14e Année. — N° 691. Le Numéro : 50 centimes. 11 Mars 1911. — Tous les Samedis.
Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75

LA VIE AU GRAND AIR

LE RAID DE BAGUE

De Nice à l'île Gorgona en aéroplane

Détai. technique : monoplan Blériot. *Voir pages 148 et 149.*

DANS CE NUMÉRO EN SUPPLÉMENT :

RENAUX GAGNE LA COUPE MICHELIN

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

THISBÉ

PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD 18, Place Vendôme PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE,** 3 bis, R. de Dunkerque, Paris, contre mandat-poste de 10f. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN. en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

GRAISSEZ VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

LUBRIFIANT SUPÉRIEUR ET ÉCONOMIQUE

U/O ÉLINE

Les Rosiers de SOUPERT & NOTTING

à LUXEMBOURG (Grand-Duché)

Sont les plus Renommés, les plus Variés

20 Variétés Rosiers nains franco 9 fr., 10 fr. 50 et 19 fr. 45.

15 Sarmenteux merveilleux fr^co 9 fr. — Magnifique Catalogue illustré Franco. — *Fournisseurs de 6 Cours*

BALLES DE GOLF

DUNLOP

LES MEILLEURES

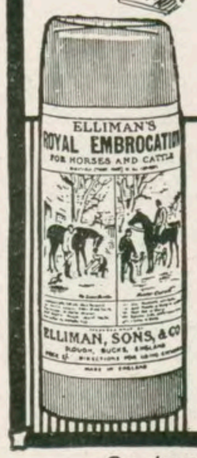
PARIS ø 14, rue Piccini, 14 ø PARIS

DUBONNET

VIN TONIQUE au QUINQUINA

ELLIMAN'S

EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins, Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

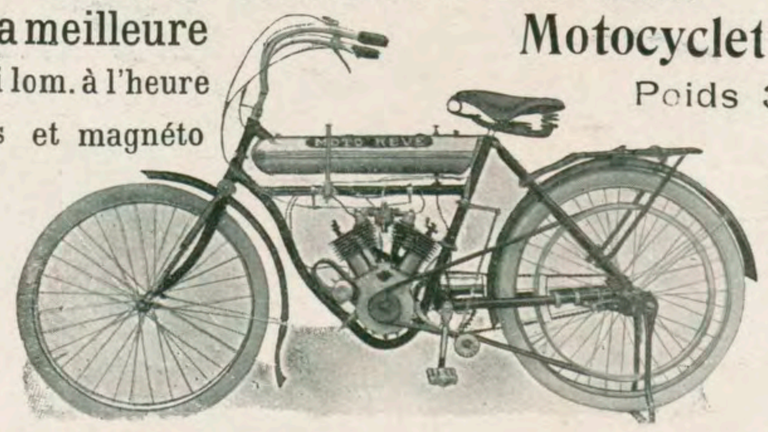
LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
1 et 2 cylindres et magnéto

DOUCE
SIMPLE

GENÈVE

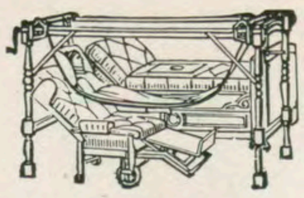


Motocyclette légère
Poids 38 kgs.
Force 2 et 2 1/2 HP

ROBUSTE
SILENCIEUSE

SUISSE

MESDAMES
Les Véritables **CAPSULES** des Drs **JORET & HOMOLLE**
Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.
Le fl. 4f50 fco. Pie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.



LIT MÉCANIQUE **DUPONT**
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les *Plaques Autochrômes*
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

Faites composer et imprimer vos catalogues de luxe par Pierre LAFITTE & Cie.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, March 11 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

11 Mars 1911 — N° 651
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

POUR LA COUPE D'ANGLETERRE D'ASSOCIATION

De toutes les épreuves athlétiques anglaises, celle à laquelle assiste le plus grand nombre de spectateurs est, sans contredit, l'« English Cup », derby du Football Association. Les meilleures équipes d'amateurs et de professionnels d'Outre-Manche y prennent part. Elle se dispute par éliminatoires et il n'est pas rare de voir plus de 100.000 spectateurs assister au match final. Notre cliché représente le gardien de but de Manchester United, sauvant un but au cours du match que cette équipe joua, l'autre samedi, contre West Ham United.

LE RECORD DE L'AVIATEUR BAGUE

L'aviateur Bague allant de Nice à l'île de Trigona (210 kilomètres), s'adjuge deux records : celui du vol au-dessus de la mer et celui de l'imprudence, aucun service de convoyeurs ne l'ayant suivi

DIMANCHE dernier, une nouvelle arriva à Paris qui nous stupéfia. Un aviateur était parti de Nice pour aller en Corse par la voie des airs. Puis, l'émotion nous étreignit tous : le pilote Bague s'était envolé pour ce voyage sans prendre l'élémentaire précaution de se faire convoyer par des bateaux suiveurs. Lorsqu'on songe à la folie de pareille tentative, on se sent saisi d'effroi. A quoi pouvait penser ce petit point noir perdu entre l'azur du ciel et celui de la mer ? De tous côtés c'était l'onde qui l'appelait sans succès. La moindre panne et c'était la chute inévitable. Bague aurait subi le sort de Cecil Grace. Nulle part il n'apercevait la terre où il pourrait reposer ses ailes. Il avait emporté 110 litres d'essence dans son réservoir, mais la fatalité pouvait l'empêcher d'atterrir. Le brouillard prenait un malin plaisir à lui cacher l horizon. Et lui, le courageux, l'intrépide continuait, l'espoir au cœur, convaincu qu'une telle hardiesse ne pouvait qu'être couronnée de succès. Enfin, il aperçoit une bande de terre. Il s'approche. L'atmosphère l'a empêché de se guider. Il ne sait où il est. Depuis le moment où il vogue au-dessus de l'étendue bleue, il voit le sol comme s'il entrait dans la Terre-Promise. Est-ce la Corse? Est-ce Livourne ? Il l'ignore. Il descendra cependant, trop heureux de reprendre haleine. Il arrive, il prépare sa descente. Il tourne en spirale et délicatement se pose, mais cette terre est accidentée. Elle n'a jamais été foulée par un aéroplane. Elle semble avoir un sursaut en sentant le frissonnement des ailes. Elle le heurte et le voilà blessé. L'aviateur n'a rien. Une simple écorchure à la lèvre et c'est tout.

Où est-il? Quelle est cette étrange population qui l'entoure? Comme cette île est petite. Il s'informe et apprend qu'il se trouve à Trigona et que ce pays est habité par des détenus. Quelle surprise fut la leur d'admirer de près, pour la première fois, un de ces oiseaux mécaniques qui sillonnent maintenant les nues et qui font, paraît-il, de si belles prouesses. Ils acclament l'aviateur, et ce fut là l'une des manifestations les plus curieuses qu'ait provoquées un aéroplane.

Bague, l'auteur de ce raid de 210 kilomètres environ était un inconnu. Et son vol lui donne le record du monde du vol au-dessus de la mer. Mais quelle que soit notre admiration, nous devons lui reprocher sa témérité, sa folie, peut-on dire. Nous le faisons, parce qu'il est de notre devoir de le faire, comme un père gronde son fils pour une peccadille, mais avec une pointe d'orgueil et de satisfaction en nous répétant à voix basse : « Cet audacieux est des nôtres! » Nous sommes fiers de lui, mais s'il recommence qu'il prenne la précaution de se faire convoyer. Nous savons ce dont il est capable, qu'il songe maintenant à sa propre sécurité.

Bague est un lieutenant de tirailleurs démissionnaire. Il abandonna l'armée parce qu'on ne voulut pas l'enrôler dans l'aviation militaire. Il passa son brevet à Pau le 20 décembre dernier. Dès qu'il eut son Blériot muni d'un moteur Gnôme de 50 chevaux, il n'eut qu'un désir, — il me l'avait annoncé lorsque j'eus le plaisir de le voir à Pau, — tenter la traversée de la Méditerranée de Nice à Tunis. Il a accompli déjà une partie du voyage. Il réussira probablement une autre fois.

JACQUES MORTANE.

L'aviateur Bague.

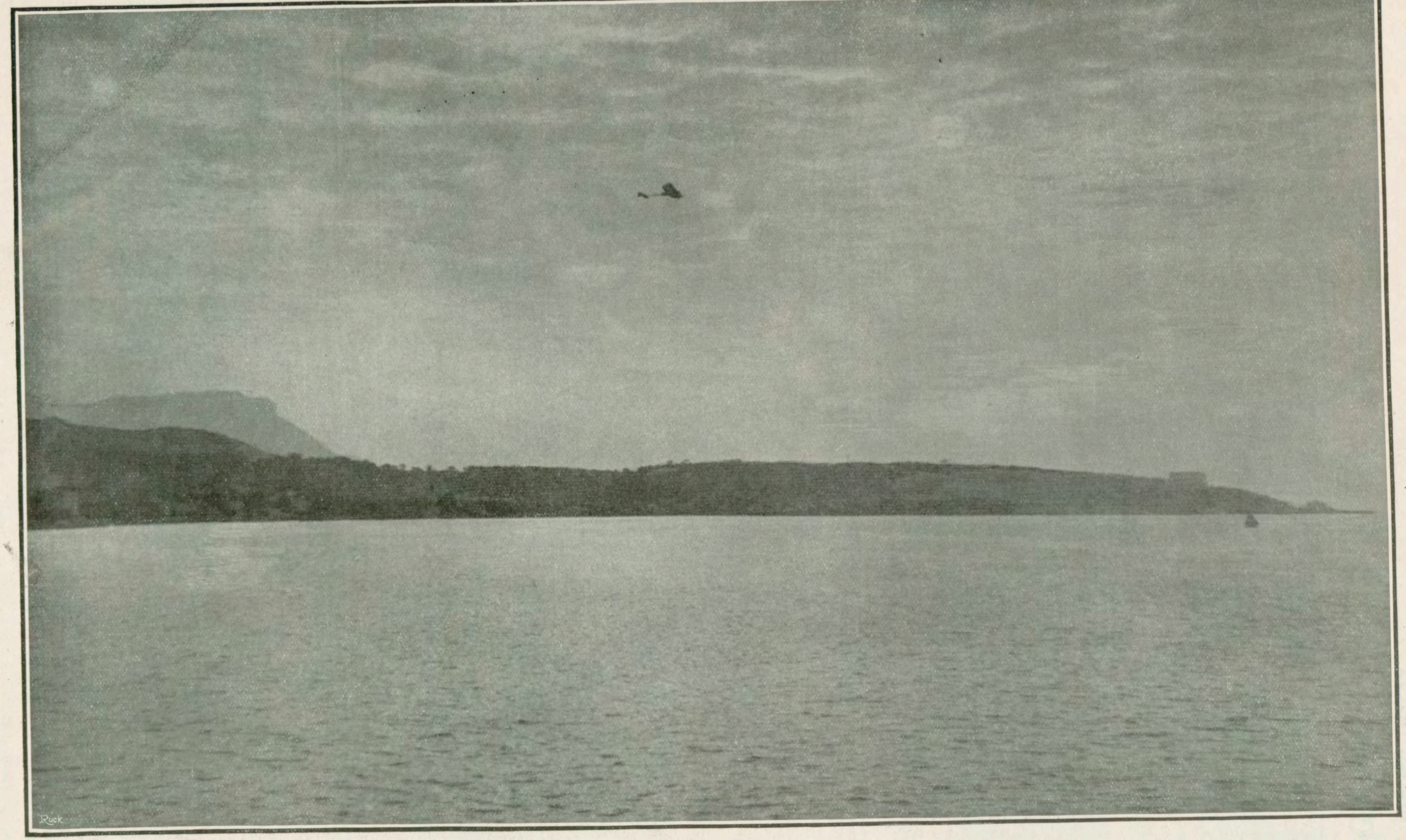
Breveté pilote à la fin de décembre 1910, Bague, ancien lieutenant de tirailleurs, vient de se signaler par son vol au-dessus de la mer.

L'aviateur Bague à l'école Blériot à Pau.

Cette photographie a été prise à l'aérodrome Blériot de Pau le jour où l'aviateur Bague célébrait son brevet de pilote qu'il venait de passer. De gauche à droite : le lieutenant de Goys, Mme Legagneux, les aviateurs Plochut, Bague, Sallenave, directeur de l'école; notre collaborateur Jacques Mortane, les aviateurs Sismanoglou, Legagneux, Raoult, administrateur de Madagascar, Petrowsky et lieutenant Gouin.

(Cliché de notre envoyé spécial).

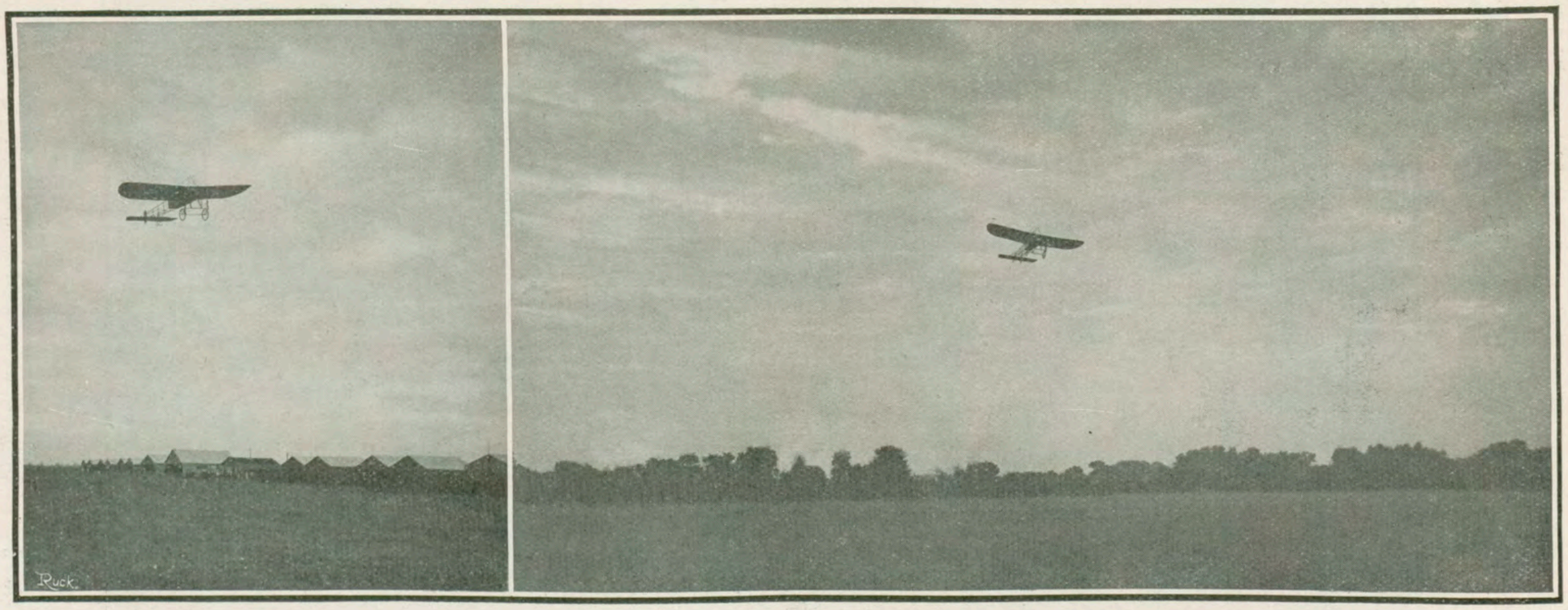
LE DÉPART DE L'AVIATEUR BAGUE



L'ANCIEN LIEUTENANT BAGUE S'ENVOLE VERS LA CORSE

Un aviateur presque inconnu, Bague, ancien lieutenant de tirailleurs, a accompli dimanche dernier, une prouesse qui bat tous les records du vol au-dessus de la mer. Il partait le matin à 7 h. 1/2 dans l'espoir d'atteindre la Corse, première étape du voyage Nice-Tunis qu'il s'était assigné. Il était déporté par le vent vers la gauche et avait la chance inespérée d'atterrir sur la terre ferme, dans la petite île Trigona, de l'archipel de Gorgona, large de 4 kilomètres, sur 8 kilomètres de long. Le voyage était de 210 kilomètres environ au-dessus de la mer. (Détails techniques : Monoplan Blériot, moteur Gnôme).

MORIN VOLE DE PAU A TOULOUSE

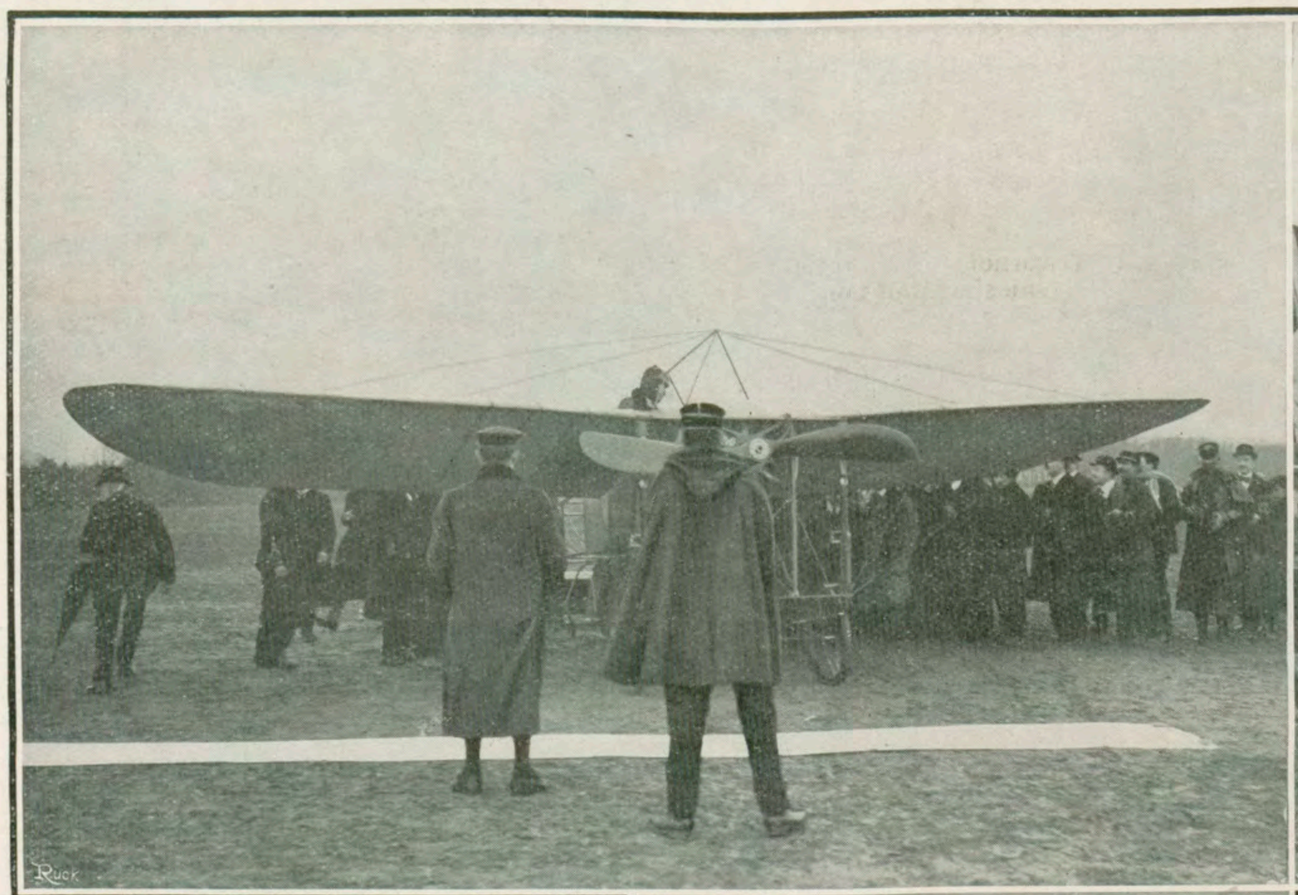


Le départ de Morin.

Morin quitte l'aérodrome de Pau pour tenter le voyage Pau-Toulouse en ligne droite.

L'arrivée de Roger Morin à Toulouse.

Malgré le vent violent, Roger Morin réussit à merveille sa tentative, arrivant à Toulouse au bout de 1 h. 58 de vol, soit à une moyenne de 94 kilom. 65 à l'heure.



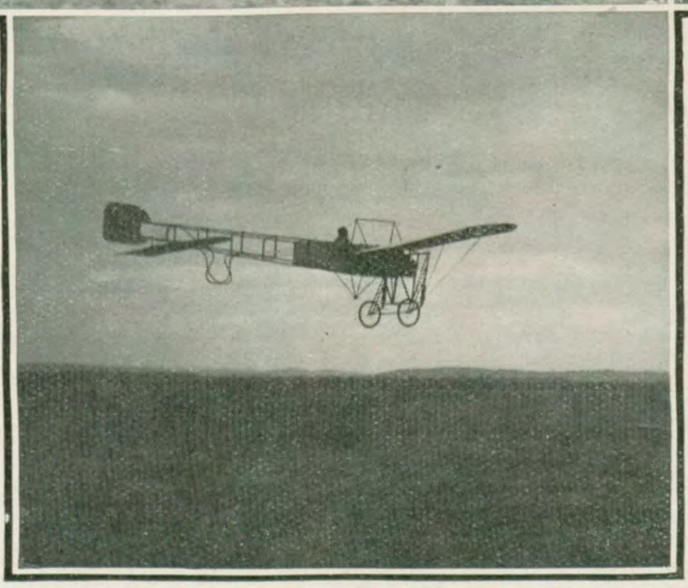
L'atterrissage.

Morin atterrit à Toulouse à 3 h. 45. Les spectateurs le portèrent en triomphe.
(Détail technique : Monoplan Blériot).

Le jeune aviateur Roger Morin qui s'est révélé dernièrement à Pau comme un pilote plein de hardiesse, vient d'accomplir un voyage magnifique. Il concourait pour le prix de 1.000 francs offert par la *Dépêche de Toulouse* à l'aéroplane qui effectuerait un vol de 110 kilomètres minimum, en ligne droite, à la condition qu'il vienne atterrir au polygone de Toulouse.

Morin quittait l'aérodrome Blériot de Pau à 1 h. 47 et prenait terre, sans avoir fait la moindre escale, à 3 h. 45 au but qu'il s'était fixé. La distance parcourue était de 185 kilomètres. Or, comme le temps total était de 1 h. 58, la vitesse horaire était de 94 kil. 065.

L'aviateur fut gêné par un vent très violent. Mais il ne se laissa pas intimider par l'inclémence de l'atmosphère. Il continua là où d'autres auraient abandonné.



L'aviateur Niemela.

L'officier allemand Niemela qui fut victime d'un accident à l'atterrissage du vol que nous reproduisons.

Le lieutenant Princeteau.

Le lieutenant Princeteau est félicité par l'enseigne Conneau, après son cross de 2 h. 5.
(Détail technique : Monoplan Blériot).

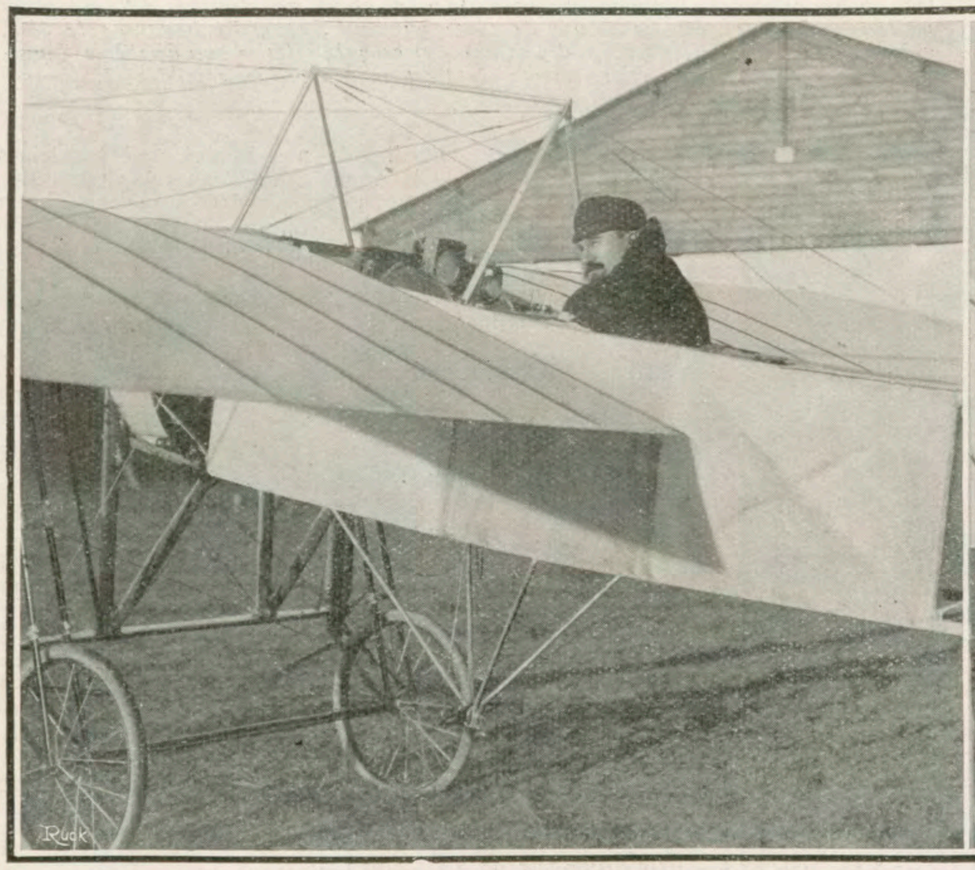
Dans la plaine de Lannemezan, il dut monter à 1.000 mètres afin de ne pas être trop incommodé. Son altitude moyenne fut de plus de 500 mètres. L'atterrissage en vol plané fut magnifique. Le président et les membres de l'Aéro-Club des Pyrénées qui l'attendaient, entourés d'une foule nombreuse, ne ménagèrent pas les compliments au téméraire homme-volant.

Dimanche dernier, Védrine, jaloux des lauriers de son camarade, tentait le raid Pau-Toulouse et le réussissait. Mais il était obligé de faire escale à Tarbes.

Enfin dans cette prodigieuse pépinière d'aviateurs que constitue la ville de Pau, la semaine dernière fut marquée par un cross-country du lieutenant Princeteau. Il partait vers le Nord, tournait à l'Est après Aire et revenait par Tarbes.

F. M.

LE RAID DES AVIATEURS MILITAIRES



L'enseigne de vaisseau Conneau.

L'enseigne de vaisseau Conneau, dont nous avons publié un article très intéressant sur l'aviation maritime, est allé en aéroplane de Pau à Libourne, puis à Bordeaux et à Bayonne.

Le lieutenant de Malherbe.

Le lieutenant de Malherbe qui, en compagnie de l'enseigne de vaisseau Conneau, fit le voyage Pau-Libourne-Bordeaux-Bayonne et qui tentera, avec ses camarades, le raid Pau-Paris.

Nous avons failli, la semaine dernière, enregistrer un raid qui aurait laissé loin derrière lui tous ceux qui ont été accomplis jusqu'ici. Il s'agissait du voyage Pau-Bordeaux-Paris, que devaient tenter à cinq les officiers aviateurs actuellement à Pau: le capitaine Bellenger, les lieutenants Princeteau, de Malherbe et de Rose et l'enseigne Conneau. Hélas! le temps en décida autrement.

Toutefois, le début de cette randonnée mérite d'être retenu. Le capitaine Bellenger fut handicapé dès le départ par le mauvais fonctionnement de son appareil de graissage qui l'obligea à rentrer à l'aérodrome. Le héros de Paris-Pau était navré de ce fâcheux contretemps. Ses camarades continuaient cependant malgré le brouillard, le vent et la pluie. Le lieutenant Tricornot de Rose abandonnait ensuite. Princeteau s'arrêtait non loin de Mont-de-Marsan.

Seuls le lieutenant de Malherbe et l'enseigne de vaisseau Conneau, pouvaient arriver à Libourne. Mais ils étaient obligés de faire escale, la pluie les empêchant de se diriger. Très courageusement, ils repartaient, l'un de Préchac, l'autre de Captieux. Ils atterrissaient enfin à Libourne, Conneau à 11 heures 1/2, de Malherbe à midi. La réception était triomphale. L'après-midi, tous deux évoluaient au-dessus de la ville. Le lendemain, ils reprenaient le départ et se rendaient à Bordeaux où ils descendaient à l'aérodrome de la Croix d'Hins. Dimanche, les infatigables aviateurs allaient se promener à Arcachon et le lendemain arrivaient à l'aérodrome de Bayonne-Biarritz.

Les cinq compagnons espèrent, dès les premiers beaux jours, pouvoir mettre leur désir à exécution et gagner Paris par la voie des airs. Attendons ! Mais il semble que cette envolée de cinq aviateurs traversant toute la France soit bien difficile à accomplir.

J. M.

La garde d'honneur autour des monoplans.

Les appareils des officiers Conneau et de Malherbe sont gardés par la troupe à Libourne, tandis que leurs pilotes sont reçus officiellement par leurs collègues.

L'arrivée de Malherbe à Libourne.

Le lieutenant de Malherbe vient de rejoindre l'enseigne Conneau à Libourne.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique, nous voulons avoir avec nos lecteurs une conversation qui sera en même temps une leçon de choses profitable à tous. Nous insérerons les questions d'ordre général à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui seront faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées et nous comptons, pour cela, sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1). — Nous publierons en outre, cela en dehors de toute publicité, et est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, l'aviateur, le cycliste, etc...

Inventions et curiosités

Direction sans gouvernail pour aérostats. L'objet de la présente invention est une direction pour aérostats, caractérisée en ce que l'hélice propulsive peut être déplacée dans un plan horizontal, autour de l'axe vertical de l'aérostat, afin de modifier et de déterminer la direction de celui-ci par la position de cette hélice et ce, sans aide de gouvernails qui sont complètement supprimés.

Le dessin annexé, à titre d'exemple, montre une forme d'exécution de l'objet de l'invention.

Le principe de cette invention peut être mis en pratique par un dispositif composé de deux parties mobiles, l'une par rapport à l'autre.

Dans l'exemple représenté au dessin, la partie fixe comprend: l'aérostat 1, un arbre vertical 2, fixé à cet aérostat par une armature rigide, une plate-forme 3, fixée à l'extrémité inférieure de l'arbre et une nacelle 4, suspendue à l'aérostat par un fil approprié.

La partie mobile comprend une tourelle 5 portant à l'intérieur le moteur 6 et à l'extérieur l'hélice 7. L'aérostat a la forme d'une lentille afin d'offrir le minimum de résistance à l'air dans le sens horizontal et de réduire au minimum la longueur de l'arbre 2.

L'aérostat, proprement dit, peut être entièrement métallique: il peut être également en toile; dans ce dernier cas, l'enveloppe de toile est logée sous une calotte sphérique constituée, soit par un treillis métallique, soit par des membranes partant du sommet et aboutissant à la circonférence.

La plate-forme 3, possède à son pourtour une couronne dentée; sur cette plate-forme peut tourner la tourelle 5, de forme cylindrique hexagonale ou autre, et munie à cette effet de galets à billes 8, roulant sur un rail circulaire 9.

Cette tourelle est maintenue concentrique à l'arbre 2, par des traverses 10, reliant la paroi de la tourelle à un mamelon 11, entourant le bas de l'arbre 2 et pouvant tourner librement autour de celui-ci. La tourelle est ouverte en haut et en bas et porte en un point un volant 12 dont l'arbre 13 est muni d'un pignon denté 14, engrenant avec la couronne dentée de la plate-forme 3.

On conçoit aisément qu'en tournant le volant 12 dans un sens ou dans l'autre, la tourelle tournera dans le même sens autour de l'arbre 2, le pignon 14 prenant appui sur la couronne dentée de la plate-forme fixe 3. En conséquence, l'hélice tournera également dans le même sens autour de l'arbre 2, et ce, sans que son mouvement de rotation soit arrêté puisque le moteur tourne avec la tourelle 5. Le pilote se place à l'intérieur de la tourelle sur la plate-forme 3 en suivant naturellement les mouvements qu'il imprime à la tourelle.

Grâce à la possibilité de déplacer l'hélice propulsive 7 autour de l'arbre 2, on supprime tout dispositif de gouvernails, le changement de position convenable de l'hélice 7 imprimant immédiatement à l'aérostat une modification de direction à volonté.

QUESTIONS NOUVELLES

Question n° 21

Pourquoi dans les biplans *ne place-t-on pas l'hélice et le moteur en avant de l'appareil;* en employant *l'hélice en traction;* ce qui, je le présume, assurerait plus de stabilité et en outre l'avantage *de simplifier l'appareil* en employant la queue comme gouvernail de *profondeur et direction.* — Exemple: le biplan Goupy semble être en avance sur ce point.

Question n° 22

Pourquoi dans les biplans et monoplans ne place-t-on pas les masses lourdes (moteur et siège de l'aviateur) *à une plus grande distance au-dessous des surfaces portantes?*

Paul Lorido, antiquaire,
rue Denis-Papin, 34. (Tours).

Question n° 23

Comment se fait-il que l'on n'ait pas essayé d'installer sur les aéroplanes un frein sur les roues et un frein sur l'arbre de l'hélice. Grâce à ces freins qui n'alourdiraient pas de beaucoup l'aéroplane, l'aviateur pourrait mettre lui-même son moteur en marche, puis monter sur son appareil, sans avoir besoin que trois ou quatre pilotes retiennent l'oiseau. De même pour la descente: l'aviateur pourrait régler la vitesse de l'hélice sans toucher au moteur, puis, dès que l'aéroplane aurait touché le sol il bloquerait son frein sur roues, et l'aéroplane s'arrêterait. Ceci permettrait à l'aviateur d'atterrir dans un espace beaucoup plus restreint.

Un aviateur en herbe.

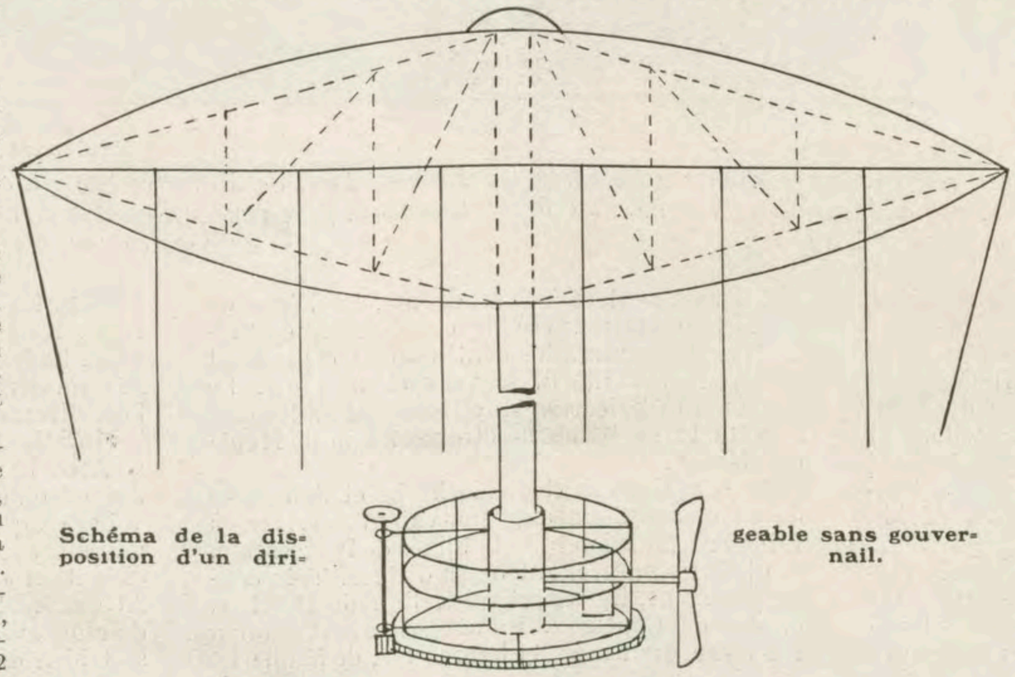


Schéma de la disposition d'un dirigeable sans gouvernail.

Question n° 24

Pourquoi les aéroplanes munis de si puissants moteurs (50 à 100 chevaux) ne progressent-ils pas plus rapidement? Une voiture de cette puissance avancerait certainement plus vite, quoique pesant beaucoup plus et offrant une aussi forte résistance à la progression.

Est-ce le rendement de l'hélice qui est trop faible? Est-ce la résistance à l'avancement de l'appareil qui est énorme?

Je serais très curieux de connaître l'avis des gens compétents à ce sujet.

Jean Visart. *Herzele (Belgique).*

Question n° 25

Je serais heureux de savoir si Jean Bouin est le meilleur coureur de fond du monde? Ses perfomances semblent le placer au premier rang puisqu'il a battu Wood à plusieurs reprises l'an dernier. J. Louet. *(Naples.)*

Réponse

Le Cross des Cinq Nations vous fournira une réponse précise.

(1) Ceux de nos lecteurs qui nous font l'honneur de nous écrire en vue de l'insertion de leurs lettres sont instamment priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, à cause des nécessités de la composition.

REVUE DES LIVRES (1)

Manuel de l'Aviateur-Constructeur. Par Cudpercerce C. Brunet-Rivet,

Le *Manuel de l'Aviateur-Constructeur* est conçu de façon que n'importe quel amateur désireux de faire de l'Aviation et possédant les connaissances mathématiques les plus élémentaires, soit en état, après la lecture de ce petit volume, de faire construire sous ses yeux par des ouvriers convenablement choisis, un aéroplane de son choix. La théorie des appareils de ce genre n'y est pas laissée de côté, loin de là! Mais une faible part de l'ouvrage y est consacrée. Tout le reste est pratique, aussi pratique que possible, ainsi qu'il est facile de s'en assurer en parcourant la Table des Matières. C'est pour cette raison que les auteurs espèrent du public qui a fait à la première édition un accueil empressé, un accueil encore plus empressé, pour la deuxième. (*Dunod et Pinat, éditeurs*)

Essais et réglage des moteurs par G. Lumet. Les essais et le réglage des moteurs ont pris, dans les dernières années, une importance considérable.

Surpasser les résultats des formules de prédétermination de la puissance des moteurs à mélange tonnant est devenue la constante préocupation des ingénieurs chargés des essais des moteurs dans nos grandes Usines de Construction d'Automobiles ou de Moteurs. L'auteur, un spécialiste, puisqu'il dirige, depuis bientôt dix ans, le laboratoire de l'Automobile-Club a, dans l'ouvrage qui vient de paraître, développé le cours qu'il fait sur l'intéressante question des Essais et réglage des Moteurs à l'Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Construction mécanique.

Les méthodes d'essais et de réglage, les appareils qui permettent de les appliquer, les conseils pratiques constituent les éléments principaux de cet ouvrage qui est appelé à rendre de grands services aux ingénieurs, spécialistes, et aussi à guider ceux qui, possédant une voiture automobile, veulent être à même d'apprécier les conditions de fonctionnement de leur moteur.

Les Moteurs d'Aviation, par G. Lumet. Les progrès considérables de l'Aviation, les performances toujours plus merveilleuses accomplies dans l'année qui s'achève sont, pour une bonne part, dûs aux perfectionnements incessants apportés dans la construction des moteurs légers, aux créations toujours plus hardies de nos Ingénieurs-Mécaniciens.

Il appartenait à un expérimentateur de nous dire ce qu'est le moteur d'aviation. M. G. Lumet, Chef du Laboratoire de l'Automobile-Club, laboratoire dans lequel se sont déjà poursuivies les épreuves de deux Concours de Moteurs d'Aviation, a étudié ces points de vue dans l'ouvrage qui vient de paraître:

Il a d'abord exposé le problème du moteur léger, indiquant les différences caractéristiques des diverses solutions proposées, démontrant les difficultés avec lesquelles l'Ingénieur est en lutte.

Puis il a étudié le moteur au point de vue expérimental donnant les résultats d'essais officiels.

Enfin, abordant la partie descriptive, l'Auteur, avec une méthode uniforme de description, a passé en revue les Moteurs de 1910, de telle façon que le rapprochement entre deux types différents de moteurs puisse être fait par le lecteur, sans recherche souvent fastidieuse dans des textes parfois diffus.

L'Aéro-Manuel, par Ch. Faroux et E. Bernard MM. Faroux et E. Bernard viennent de faire paraître sous ce titre un fort intéressant ouvrage qui est destiné à tenir sa place dans la bibliothèque de tous ceux qui se piquent de s'intéresser à l'Aviation, — et, à notre époque, qui donc s'en désintéresserait?

Une partie historique résume en quelques pages les faits saillants de la toute jeune histoire de l'Aéronautique.

Un dictionnaire des termes employés en navigation aérienne, suivi de notes et de tables constitue la partie scientifique du livre, et, là, les auteurs ont su se garder de tomber dans la vulgarisation banale: ils sont arrivés, en restant clairs et intelligibles au plus grand nombre, à condenser en quelques pages les résultats principaux de la science aéronautique.

4e Congrès International d'Aéronautiqu . Les immenses progrès récemment accomplis dans la conquête de l'air devaient donner à un congrès aéronautique réuni à la fin de l'an dernier, un exceptionnel intérêt. Tel fut le cas du *4e Congrès International d'Aéronautique*, qui tint ses assises à Nancy, du 18 au 23 septembre 1909, et auquel prirent part un grand nombre de ceux qu'ont rendus célèbres leurs travaux théoriques ou leurs expériences pratiques dans les diverses branches de l'aérostation ou de l'aviation.

Le volume, de près de 500 pages, qui reproduit la physionomie du Congrès et résume ses délibérations, contient comme en une série de tableaux de maîtres, une image très complète des préoccupations actuelles des aéronautes. L'aérostation proprement dite y tient encore une large place; la construction des dirigeables et l'étude de leur marche ont, avec la production de l'hydrogène, donné lieu à des rapports ou à des mémoires d'un grand intérêt, tandis que les travaux relatifs à la détermination de la position d'un aérostat et à la construction de cartes spéciales à l'Aéronautique montrent le sens dans lequel doivent être orientées les recherches, si l'on veut donner aux aéronautes des moyens faciles de déterminer leur route.

L'aviation, qui constituait naturellement la grande attraction du Congrès, occupe dans le volume une place fort importante. Le déplacement et l'équilibre des aéroplanes, les hélices, les moteurs, ont été l'objet de mémoires qu'aucun aviateur comme aucun constructeur d'aéroplanes ne saurait ignorer.

Enfin, les formes nouvelles de la Navigation aérienne ont fait surgir des questions de droit qu'il est urgent de résoudre et qui ont été mûrement discutées au Congrès, en vue de préparer des matériaux pour les conférences officielles qui auront à créer le droit aérien. H. Petit.

(1) Il sera rendu compte de tous les ouvrages dont *deux* exemplaires auront été adressés à la *Vie au Grand Air.*

Les Nationaux de France et d'Angleterre

Jean Bouin qui a gagné dimanche pour la troisième fois consécutive le Cross National de France, est grand favori pour le Cross des Cinq nations, le vainqueur du National d'Angleterre étant un outsider

Le Championnat de Cross d'Angleterre.

Le Cross d'Angleterre s'est disputé, le 4 mars, à Taplow Court, près de Londres, sur environ 10 milles. 24 clubs représentés par 239 coureurs prirent part à la course. A gauche, les hommes de tête peu après le départ. A droite en haut, le vainqueur Hibbins (à droite), Scott qui finira second et Vose qui sera troisième. En bas, l'arrivée d'Hibbins, 1er en 55 m. 22 s. 2/5. Les Hallamshire Harriers gagnent dans le classement par équipes.

Les championnats nationaux de cross-country, — ceux d'Angleterre et de France — sont maintenant terminés et il ne reste plus qu'à attendre la grande épreuve annuelle internationale qui se disputera cette année le 25 mars à Newport, au Pays de Galles et qui s'annonce d'ores et déjà comme devant être encore plus disputée que les années précédentes. Son gros intérêt consiste pour nous, à savoir si un coureur français va enfin parvenir à le gagner et prendre ainsi, sinon officiellement, tout au moins officieusement, le titre de champion du monde, ce que la course que fit Bouin dimanche dernier dans notre XXIIIe national nous fait sincèrement espérer. En effet, si l'on escomptait sa victoire, personne ne la prévoyait aussi complète. Le champion Marseillais a couru dimanche en grand champion. Après avoir violemment pris la tête à 800 mètres du départ, il lâcha ses concurrents, avant même d'être sorti de l'ancien hippodrome de la Marche, se débarrassant des Keyser, Lizandier, Ballon et autres sans paraître à l'ouvrage; puis, augmentant graduellement son allure, il leur prit environ 400 mètres. Il se contenta alors de vivre sur son avance et, sans paraître pousser à fond un seul instant, finit les 16 kilomètres 200 du parcours très lourd de l'épreuve en 56 m. 20 s., précédant Ballon de 45 secondes, Keyser, qui, il est vrai, souffrait encore d'un récent accident au genou, de 1 m. 15 s. et Lizandier de 1 m. 45 s. L'équipe française, en plus de ces quatre coureurs sera compliquée de Frémont (Paris), Lauvaud (Châlons), Versel (Paris), Pautex (Paris) et Lamorille (Paris), qui se classèrent dans cet ordre. A l'exception de Bouin qui est bien supérieur à ses co-équipiers, cette équipe est des plus homogènes et nous laisse espérer qu'elle se classera tout au moins seconde du classement général et cela devant l'Ecosse, l'Irlande et le pays de Galles.

Mais revenons à notre « National ». Si la lutte pour la première place ne présenta pas un intérêt très vif, il n'en fut pas de même pour le Challenge « Montgomery » objet d'art qui revient au club dont les 6 premiers coureurs totalisent le plus petit nombre de points.

Il revint au Métropolitan Club qui prit sa revanche du Championnat de Paris en battant le Racing-Club de France par 74 points à 76 points. Une différence de 2 points, dans une course au départ de laquelle se présentent 267 concurrents, voilà qui n'est réellement pas banal. Derrière ces clubs mais assez loin, arrivèrent le club Athlétique de Marseille qui gagne pour la seconde fois le Challenge Duvigneau de Lanneau réservé aux équipes de Province, les Rouennais des Beauvoisins F. C., le Gallia Club d'Alger dont quelques-uns des coureurs fournirent la note gaie, en se présentant au départ coiffés d'un magnifique fez rouge ornementé d'un croissant doré.

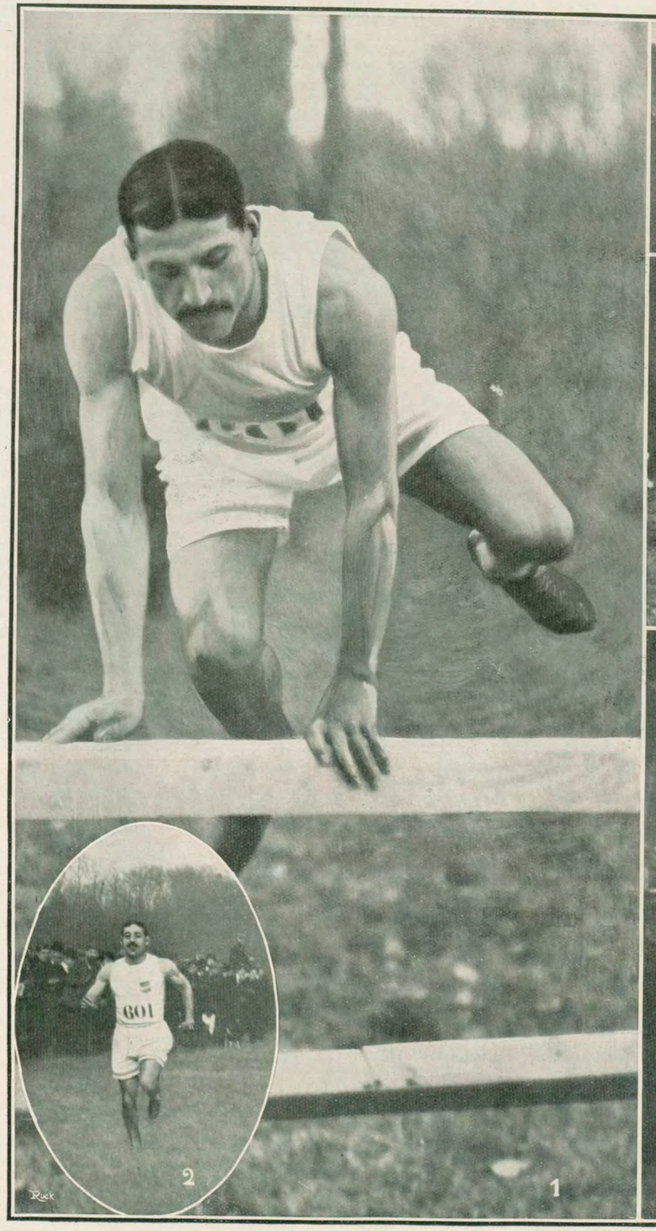
Sur les 15 premiers clubs, quatre seulement sont de Paris, ce qui prouve les immenses progrès accomplis en province par les athlètes se livrant au plus simple et au plus vieux de tous les sports athlétiques.

Le « National » anglais précédait le nôtre d'un jour et fut disputé à Taplow Court près de Londres par 239 coureurs représentant 24 clubs. Il s'est terminé par le triomphe des Hallamshire Harriers qui battent leurs vieux adversaires les Birchfield Harriers par 54 points à 104. Individuellement la victoire est revenue à des coureurs que l'on ne s'attendait pas à voir dans les premiers, ce qui prouve plus que tout autre chose que l'on a raison d'interdire en France le pari mutuel et les bookmakers sur nos terrains athlétiques. Ils jouent généralement en Angleterre un rôle par trop prépondérant.

Les 10 milles (16 kil. 090 mètres) du parcours furent couverts par le gagnant Hibbins des Thorapston Harriers en 55 m. 22 s. 2 5 ce qui nous laisse prévoir pour le Cross des Cinq Nations une belle lutte entre lui et Bouin qui parcourut le National Français à une vitesse sensiblement égale à celle du champion anglais. Espérons que le Français ne se ressentira pas des fatigues du voyage, car il doit gagner.

André Glarner.

JEAN BOUIN REMPORTE POUR LA TROISIÈME FOIS LE CROSS NATIONAL



LE XXIIIe CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS-COUNTRY

Le Championnat de France de Cross-Country s'est disputé dimanche dernier sur le champ de courses de la Marche pour la 23e fois. 26 équipes étaient présentes et 269 coureurs prirent le départ, contrairement à ce que dirent certains de nos confrères. — 1. Jean Bouin saute une barrière. — 2. L'arrivée du Marseillais Jean Bouin qui couvre les 16 kilom. 200 du parcours en 56 m. 22 s., à 400 mètres devant le second. A partir du second kilomètre où il se les adjugea, il se contenta de vivre sur son avance. — 3. Le départ du cross est donné aux 269 concurrents, 196 termineront le parcours. — 4. L'escalade du premier raidillon par le second peloton, où l'on remarque l'équipe du Métro qui acquit la première place dans le classement par équipes. — 5. Un peloton franchit la barrière. — 6. Ballon saute. Le coureur du Sporting Club de Vaugirard a fourni une très belle course et a pris sa revanche sur Keyser et Lizandier qui l'avaient battu dans le Cross de Paris. — 7. Arrivée de Ballon qui termine en 57 m. 7 s. à 400 mètres de Bouin. Keyser que son genou faisait souffrir, finit troisième à 37 s. de Ballon. C'est à son courage et à son énergie qu'il dût de terminer la course, malgré la douleur.

Les Champions de Paris battent le Hâvre

Comment jouaient les avants.

Le jeu fut rendu très difficile par les Havrais qui accaparaient le ballon et fermaient continuellement le jeu. La partie fut un véritable duel d'avants.

Le Sporting se reposerait-il sur ses lauriers? on serait tenté de le croire après la partie contre le Havre.

Donc dimanche à Colombes le Sporting champion de Paris rencontrait le Havre Athlétic Club champion de Haute Normandie.

Dès le début de la première mi-temps les provinciaux, qui ont le vent pour eux, refoulent les Universitaires dans leurs buts, sur une sortie de mêlée à cinq mètres; le ballon arrive au Gallois Dean, qui réussit pour le Havre un superbe droap goal. Le jeu commence à s'animer, le Sporting remonte le terrain.

Les avants de l'équipe normande quoique solides ne réussissent pas à s'assurer le ballon en mêlée, par contre, ceux du Sporting donneraient souvent le ballon à leurs lignes arrières si Vives ne se faisait continuellement boucler. Les demis Havrais paralysent d'ailleurs le jeu et empêchent toute ouverture s'obstinant à jouer off-side malgré de nombreux coups francs.

Dès le début de la seconde mi-temps. Du Souich s'empare du ballon, feinte, crochète et marque un superbe essai pour l Sporting le but n'est pas réussi.

Quelques minutes après sur une belle série de passes, Laffitte réussit un nouvel essai non transformé. Le score est alors: Sporting 6 points Havre 4.

La partie se termine sans que rien de nouveau n'ait été marqué. La victoire reste donc aux Parisiens, mais il faut avouer qu'ils ont gagné de justesse et bien difficilement. Les nombreux amis du Sporting, qui s'attendaient à mieux de la part de leurs favoris, ont été déçus.

Maintenant il faut dire à la décharge des Universitaires que leurs adversaires ont joué d'une façon tout à fait extraordinaire, les demis sont continuellement off-side, la tactique de l'équipe est de fermer le jeu.

De plus, la présence de Dean dans le team du Havre, à beaucoup gêné les demis du S. C. U. F.

L'arrière Crichton a très bien joué selon son habitude.

Au Sporting où il manquait Etchegaray, la ligne de trois quarts fut très bonne.

Jean Auger.

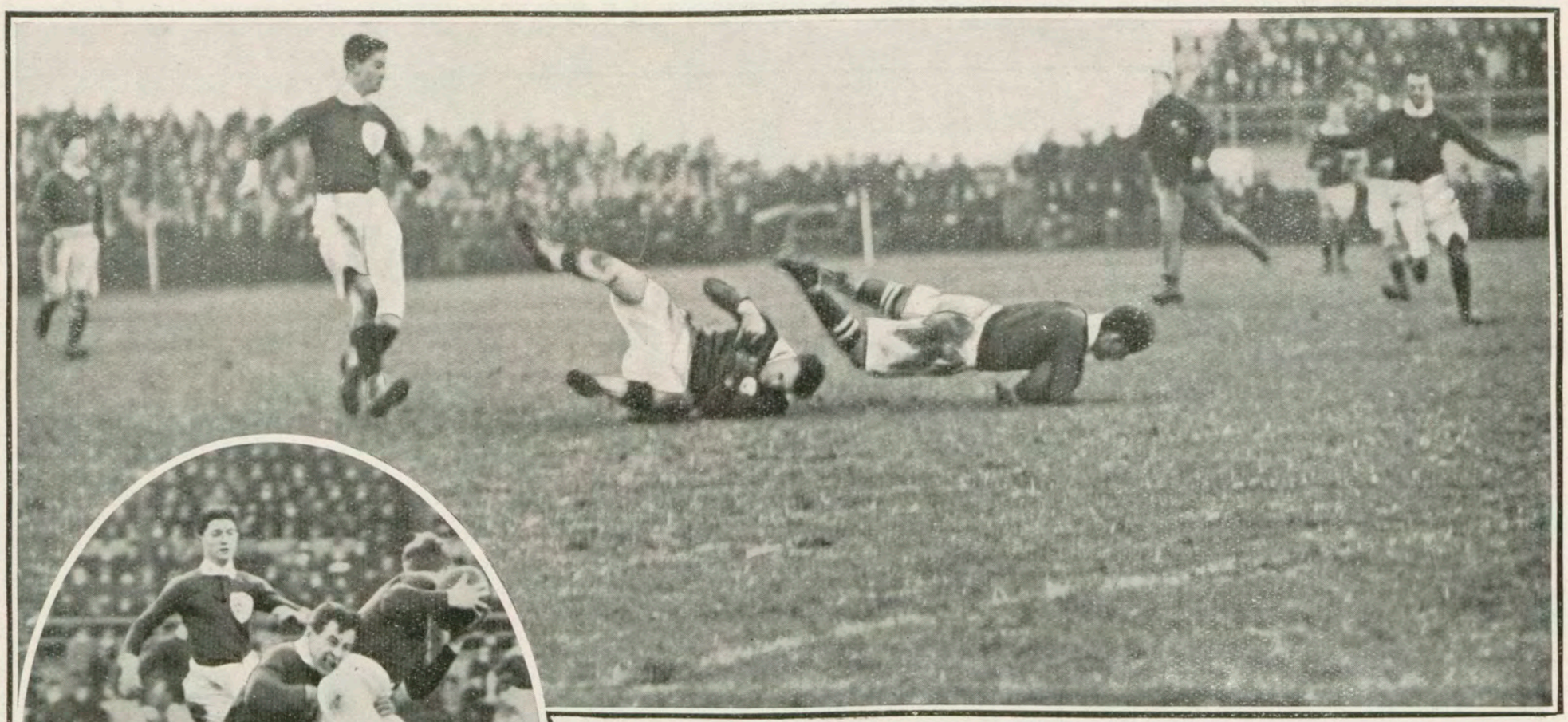
Un beau coup de pied de Pichereau.

Pichereau renouvelle les prouesses de son ancien camarade Chartier et dégage son équipe.

Comme les Gallois.

Il est à croire que les Gallois ont fait école, nos équipiers se mettent à jouer la touche comme eux, et, pour s'approprier le ballon n'hésitent pas à faire des bonds fantastiques.

L'IRLANDE BAT L'ÉCOSSE



Un arrêt manqué

Après un match des plus disputés, l'équipe d'Irlande est parvenue à triompher de l'équipe d'Ecosse par 16 points à 10. Les deux équipes étaient très près l'une de l'autre.

Un mauvais plaquage.

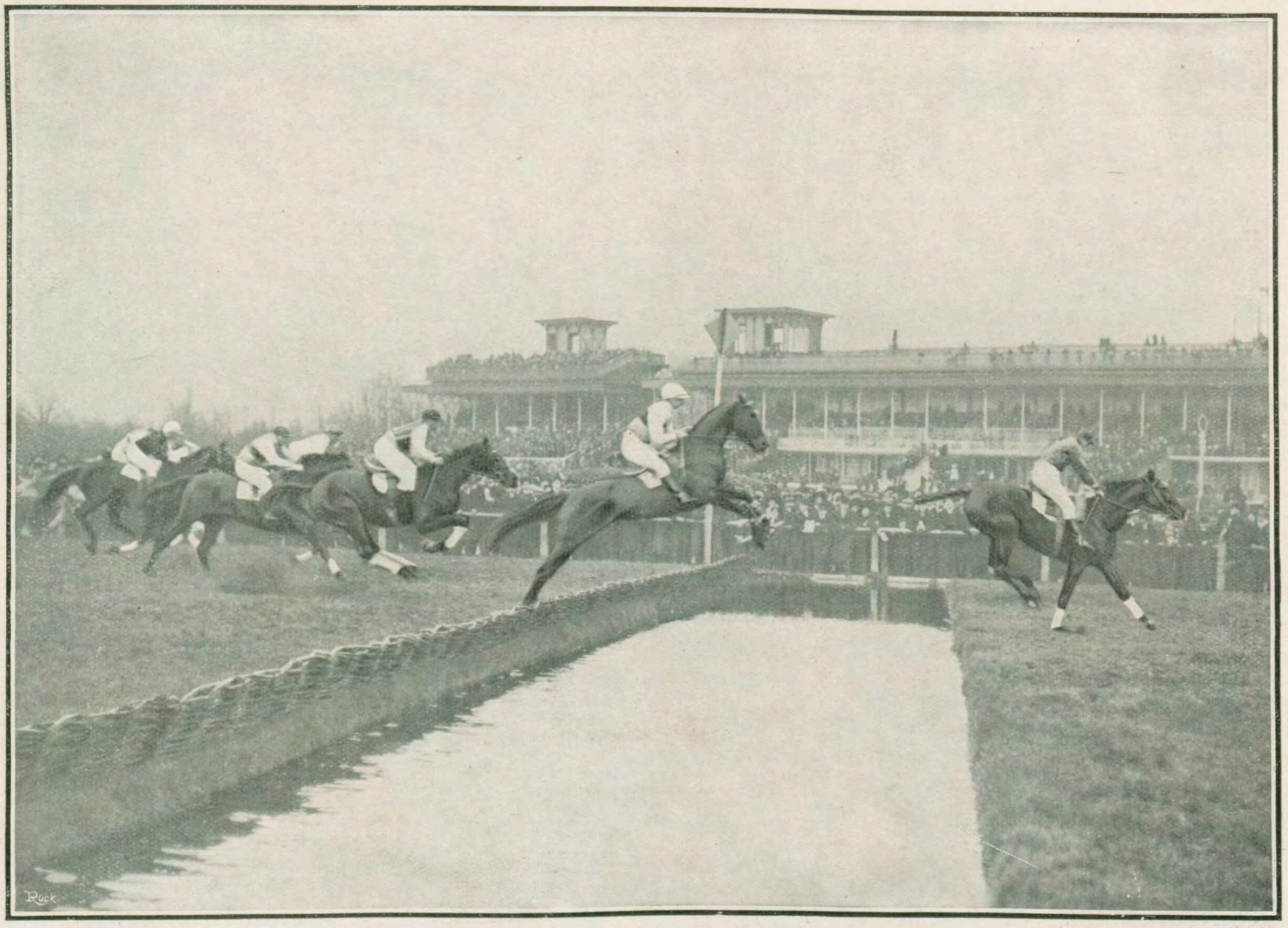
Un avant irlandais veut arrêter un écossais. Dans le classement par nations du championnat international Franco-Anglais, l'Ecosse, dont nous avons triomphé, à la dernière place.

La foule des grands jours.

Nous sommes encore loin, malgré le succès de nos matches de rugby, d'avoir sur nos terrains un public aussi nombreux. Certaines rencontres attirent jusqu'à 80 et 100.000 personnes. Toutefois, il ne faut pas désespérer puisqu'il y a quelques années, en France, les spectateurs étaient à peine quelques centaines aux grands matches et aujourd'hui on en compte 20.000.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Dimanche dernier a été disputé à Auteuil le Prix Finot qui a prouvé la fragilité des pronostics. Le Grand Prix de Nice se disputera demain



Iule Lutteur III Gaspard Rat à Poils Gribouille

Le saut de la rivière dans le Prix Mondeville (Steeple, 4.000 mètres, 10.000 francs). — Auteuil, 2 mars.

Roi du Médoc, Gribouille, Gaspard, Iule et Rat à Poils ont pris la tête. Au brook, Gribouille menait. Dans les tournants, il était toujours premier devant Rat à Poils, Lutteur III et Trianon III. Lutteur III l'emportait d'une longueur et demie sur Gribouille. Calomel était troisième.

Nous voici à la veille de la réouverture des courses plates. La vie sportive va reprendre son cours normal. Les deux branches du sport suivront leur voie concurremment et cette concurrence ne pourra que profiter au steeple chasing. Car depuis un mois qu'il tient seul l'affiche, il y a parfois péniblement suffi. Néanmoins cette première période n'a pas été, dans son ensemble, mal remplie : les premiers sujets ont pris position et on peut déjà dresser un état de situation sommaire.

Voyons d'abord les quatre ans, côté des steeple-chasers. La plus récente révélation est celle de Guillaume ; son dernier exploit date de dimanche. L'an dernier il avait fourni déjà quelques bonnes courses et laissé le souvenir d'un poulain d'un réel mérite, mais d'un bon vouloir intermittent. Le signalement est resté juste, mais s'il est resté incertain, il est devenu certainement meilleur. La façon dont il a laissé en route Tournelle et à deux reprises Barcelone (sans parler de Cheshire Cat, qui n'était probablement pas lui-même) ne peut plus laisser aucun doute. La première fois, l'imprévu, la surprise même de son succès a inquiété. On s'est demandé s'il n'y avait pas là un peu de trompe l'œil, si ses adversaires, méconnaissant le danger, ne lui avaient pas laissé prendre trop de liberté ; et la défaite qu'il avait subi depuis la revanche qu'avait prise Barcelone, semblait bien justifier toutes ces réserves. Aujourd'hui de quelque façon qu'on explique son échec, il est avéré que Guillaume, dans ses bons jours tout au moins, quand il veut faire la course qui lui convient, est un très bon et très brillant steeple-chaser.

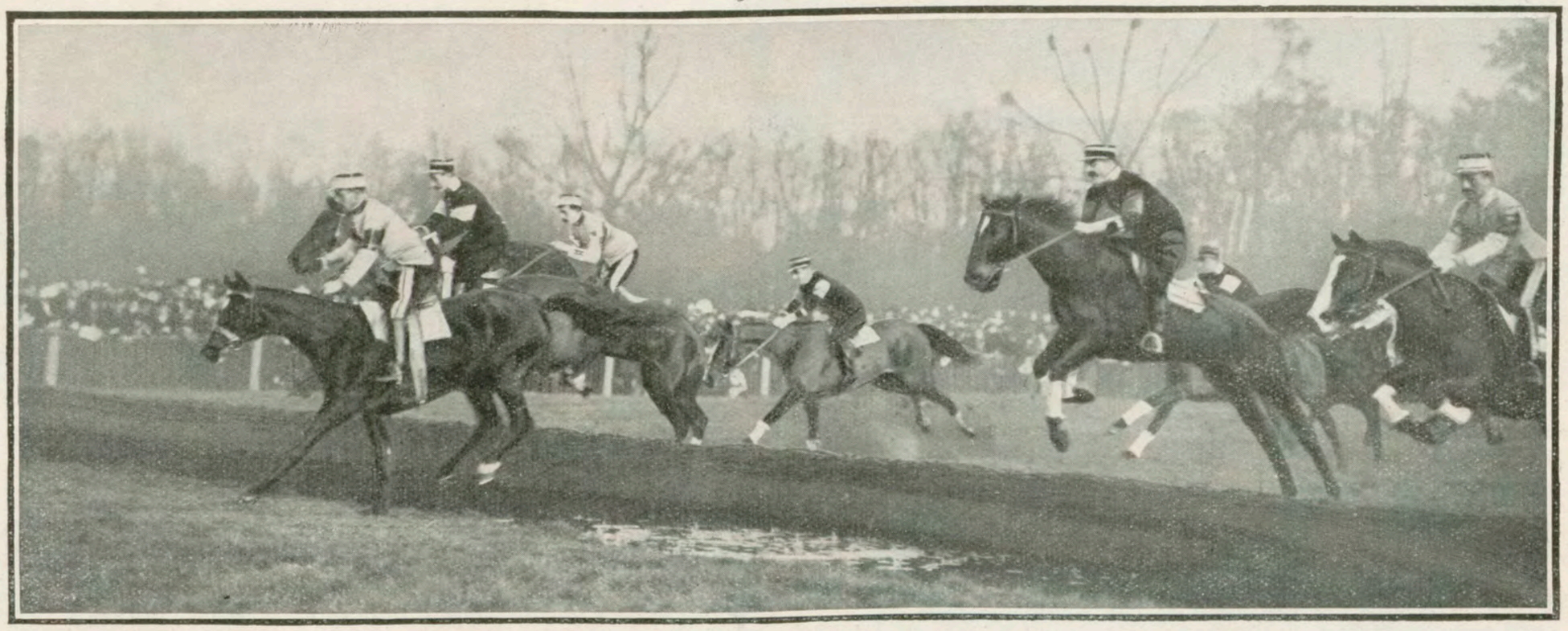
Il sera très intéressant de le voir dimanche se mesurer avec Causerie dans le Prix d'Auteuil. On peut tout espérer d'un animal dont on ignore la limite. On ne peut pas affirmer encore très exactement la valeur de ses très brillantes performances. Peut-être y a-t-il un peu d'illusion, peut-être aussi est-ce bien sérieux. Provisoirement Causerie tient la corde évidemment et ses titres sont autrement probants. L'an dernier elle était sans conteste le meilleur sujet de sa génération et ce n'est pas la rentrée sensationnelle qu'elle a faite cette année à Auteuil qui peut faire croire qu'elle a démérité et perdu son rang. Ici encore il y a eu peut-être une petite part d'illusion. Le manque de train a été peut-être pour quelque chose dans le succès étourdissant de la fille de Krakatoa. Mais sa bonne forme est certaine, et sa haute qualité n'a plus besoin d'être démontrée.

Il y a derrière eux quelques steeple-chasers qui méritent l'attention. Il y a l'élite des hurdle racers jeunes et vieux dont nous dresserons prochainement le bilan. Provisoirement, pour en finir avec le steeple chasing disons un mot de Lutteur III et de Trianon III qui vont tenter la chance à Liverpool. Trianon III qui s'est essayé dernièrement à Auteuil contre son rival a succombé. Son jockey n'en a pas tiré le meilleur parti possible, c'est entendu ; tout espoir de revanche n'est pas perdu pour lui, mais il n'est pas probable qu'elle se produise à Liverpool sur un terrain que son adversaire a l'énorme avantage de connaître. Lutteur III est donc notre vrai champion et on peut compter sur lui pour défendre les intérêts français. Mais il porte dix-neuf livres de plus que l'année de sa victoire, et Jerry M que nous avons vu à l'œuvre à Auteuil est un bien rude adversaire !

Passons au Grand Prix de Nice. Pour la première fois, la saison va s'ouvrir par un Prix de 100.000 francs. Où est le derby du Vésinet d'antan ? Nos aînés réglaient plus savamment leur saison. et avaient l'art des gradations. Aujourd'hui... Mais pourquoi discourir sur l'abondance présente de nos richesses. Nice ne peut pas pratiquement donner sa réunion de plat à une autre époque. On ne peut raisonnablement pas regretter qu'elle ait élevé son Prix de 50.000 francs à 100.000 francs. Il n'y a qu'à la remercier, du sacrifice et du cadeau. Aussi bien, est-on certain que même à la date où nous sommes une allocation pareille attirera une clientèle très choisie et bien préparée.

STUART.

LE DIMANCHE A AUTEUIL

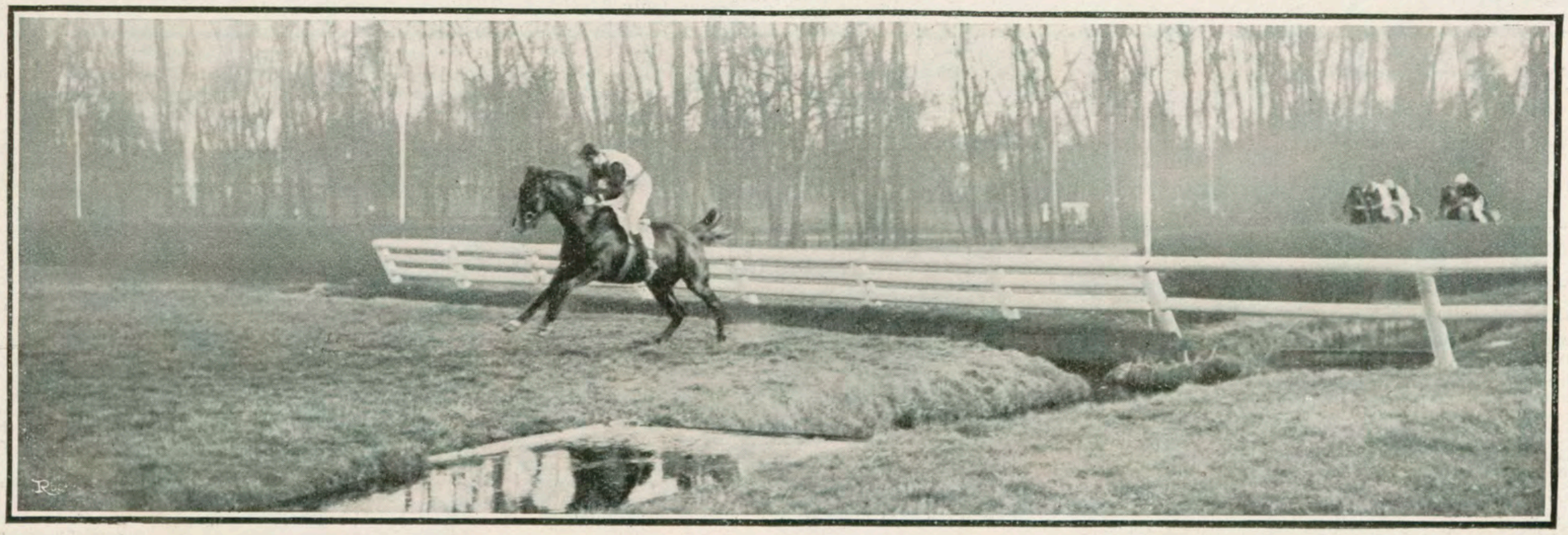


Le Prix de Tananarive (Steeple militaire, 4.000 mètres). — Auteuil, 5 mars.

Poniatowski, Titurel, Patelin, Chamonix, ont été d'un bout à l'autre dans le groupe de tête avec Tabellion tout près d'eux. A la dernière haie, Poniatowski, Chamonix et Béguinette étaient aux prises. Tabellion était quatrième, puis s'assurait l'avantage et l'emportait d'une encolure.

La rivière du Huit dans le Prix Finot (Steeple, 3.500 mètres, 20.000 francs). — Auteuil, 5 mars.

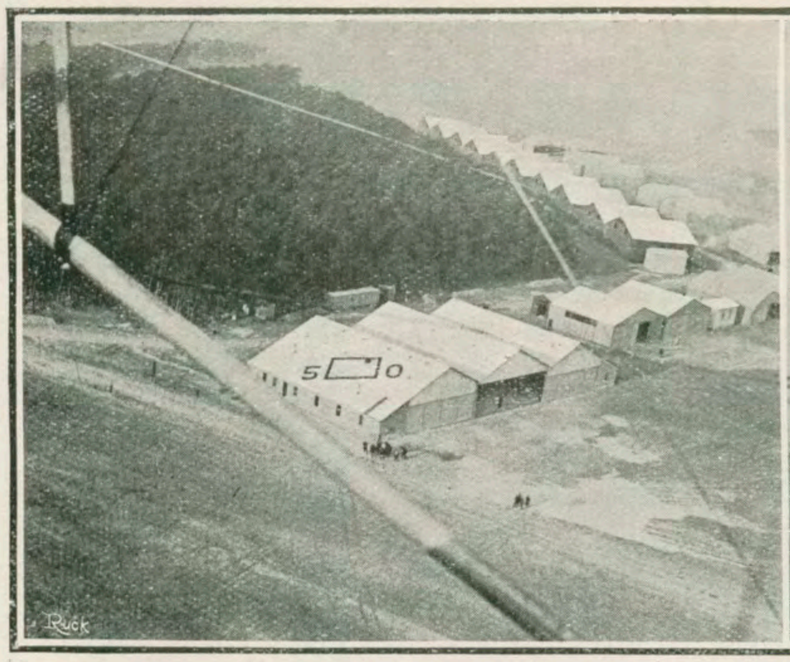
Guillaume a pris la tête dès le départ devant Barcelone, Jean Bart III, Cheshire Cat et Feu de Bois. Après le tournant, Guillaume était devant Jean Bart III et Cheshire Cat. Guillaume conservait facilement quinze longueurs sur Barcelone. Feu de Bois, 3e.



Le brook dans le Prix Finot.

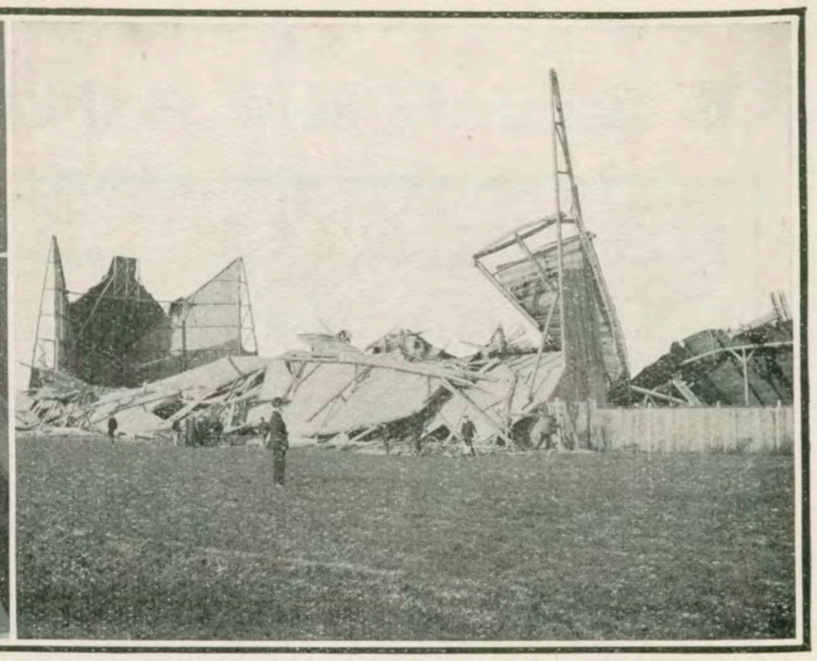
Le gagnant du Grand Prix de Nice, Cheshire Cat, semblait devoir fournir le vainqueur du Prix Finot. On plaçait derrière lui Barcelone et enfin Guillaume dans l'ordre indiqué de leur dernière rencontre. Or, Guillaume triomphait devant Barcelone, et Cheshire Cat était quatrième.

LE CARNET DU SPORTSMAN



Des expériences de repérage en aéroplane ont été faites dernièrement à Mourmelon.

Matt Wells, le nouveau champion d'Angleterre des poids légers.

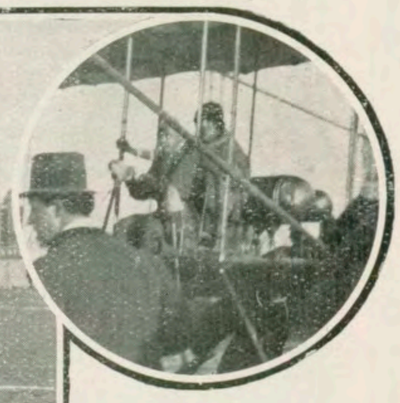


Le hangar du dirigeable Lorrain *a été détruit, par une tornade qui n'a laissé que des débris informes.*

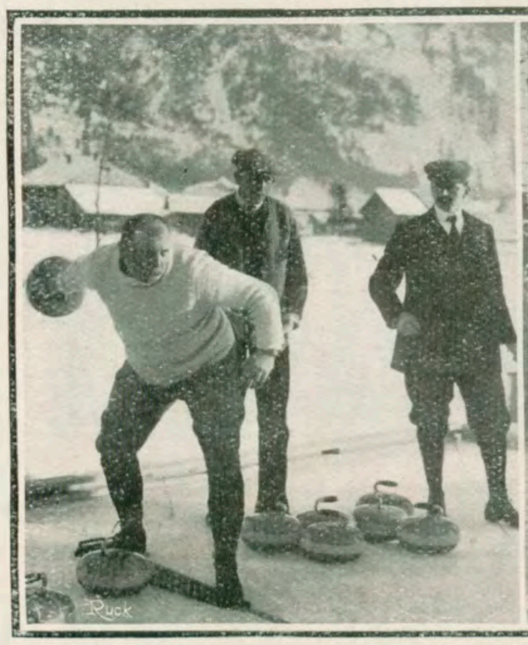
Mlle Primerose, passagère de Mlle Duirieu.

Le Club Deportevos Espanol a triomphé, par 3 buts à 2, du Stade Olympique de Marseille.

Avant le match France-Galles, l'équipe d'Association du Nord a triomphé de celle du Sud, par 6 buts à 1.

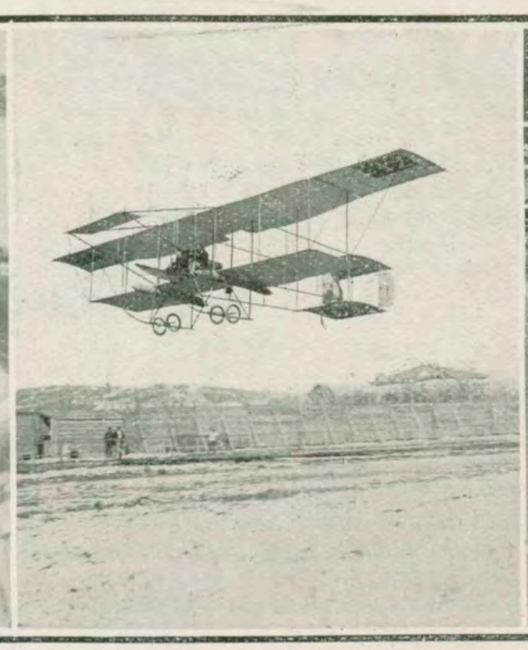


Mlle Dutrieu emmenant Mlle Primerose comme passagère.

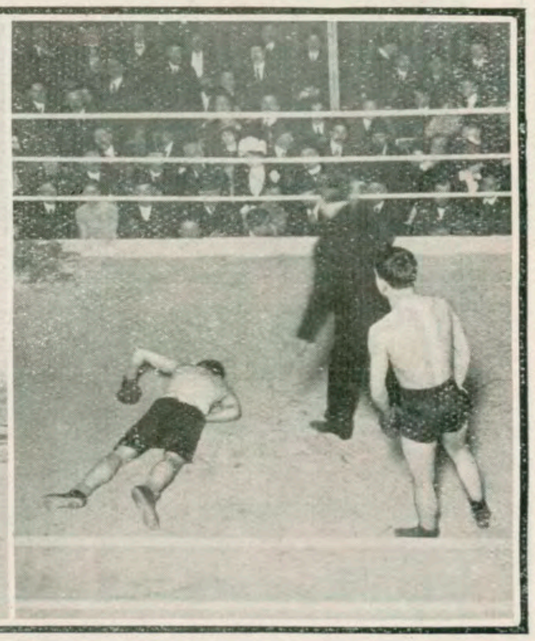


Robert Planque, le sympathique arbitre des sports d'hiver, tente de lancer en France un vieux jeu écossais, le curling.

Nos aviateurs fêtent le Mardi-Gras. Sur le char, MM. Van de Melle en H. Farman, Pierre Gougenheim en Hélène Dutrieu.



Legagneux fait des prouesses continuelles à Nice, dernièrement il a volé au-dessus de la campagne en emmenant 3 passagers.



De Ponthieu, notre courageux boxeur, a knock-outé Private Walton au 3e round d'un combat acharné au Wonderland.

Résultats Techniques du 26 Février au 5 Mars — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

Vendredi 3 Mars. — Pau. — L'enseigne Conneau et le lieutenant de Malherbe atterrissent à Libourne venant de Pau.

Vendredi 3 Mars. — Madrid. — L'aviateur Mauvais tombe dans la foule et fait plusieurs victimes.

Dimanche 5 Mars — Le lieutenant Bague parti de Nice en aéroplane atterrit dans l'île de Trigona.

ATHLÉTISME

Mardi 28 Février. — Parc des Princes. — Football rugby. — Pays de Galles bat France, par 15 points à 0.

Mardi 28 Février. — Toulouse. — Gloucester Football Club bat Stade Toulousain, par 18 points à 13.

Tarbes. — Penarth Football Club bat Stadoceste Tarbais, par 20 points a 14.

Mardi 28 Février. — Parc des Princes. — Football Association. — Equipe du Nord bat Equipe du Sud, par 6 buts à 1.

Dimanche 5 Mars. — Parc des Princes. — Stade Français bat Upper Clipton par 32 points à 5.

Colombes. — Sporting Club Universitaire de France bat Havre Athletic Club par 6 points à 4.

La Chapelle. — Association Sportive Française bat Weybridge Football Club, par 4 buts à 1.

Mercredi 1er Mars. — Hippodrome. — Dorgueille bat John Pott, par knock-out en 1 round. Poésy bat Young Brooks aux points en 8 rounds. Sam Lucas, vainqueur d'Adolphe aux points. Carpentier vainqueur de Young Nipper aux points. Moreau knock-oute Harry Rowe en un round. Dennis Haugh et O'Mara font match nul en 8 rounds.

Samedi 4 Mars. — Wonderland. — Janin bat Duhem qui abandonne à la 4e reprise. Carl Wonders bat Crozier. Kleber bat Young Forester qui abandonne à la 7e reprise. De Ponthieu knock-oute Private Walton au 3e round.

CYCLISME

Dimanche 5 Mars. — Palais des Sports. — Prix Crosnier-Lecomte : 1. Friol; 2. de Mara; 3. Dupuy.

Match O'Connor-Jacquelin (20 kilomètres derrière motocyclettes) : : 1. Jacquelin; 2. O'Connor.

HIPPISME

Mardi 28 Février. — Auteuil — *Prix du Viaduc.* — (Course de haies 3.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Pont du Diable (W. Head), au baron de Bourgoing; 2. Lollipop (Heath), à M. Charles Liénart; 3 Domination (L. Philippe), à M. Ch. Brossette. — P. M. gag., 75 fr. 50; pl., 18 fr. 50 14 francs, 46 fr 50.

Jeudi 2 Mars. — Auteuil. — *Prix Mondeville* (Steeplechase handicap. 4.000 mètres, 10.000 francs) : 1. Lutteur III (G. Parfrement), à M James Hennessy; 2 Gribouille (L. Philippe), à M. Charles Brossette; 3. Calomel (Hawkins), à M. Pfizer. — P. M. : gag., 30 francs; pl., 17 fr. 50, 36 fr. 50, 40 fr. 50.

Dimanche 5 Mars. — Auteuil. — *Prix Finot.* — (Steeplechase, 3.500 mètres, 20 000 francs) : 1. Guillaume (W. Head), à M. Braquessac; Barcelone (A. Benson), à M. Cazeneuve; 3, Feu de Bois (R. Sauval), à M. Archdeacon. — P. M. gag., 64 francs; pl., 27 fr. 50, 19 fr. 50

SPECTACLES SPORTIFS

Samedi 11 Mars. — Boxe : Wonderland. — Rentrée de Carpentier contre Jack Meekins.

Dimanche 12 mars. — Rugby : Parc des Princes. — Paris contre Londres.

MA VIE ET MES COMBATS (1)

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Jack Johnson abandonne dans ce chapitre le récit de ses exploits pugilistiques et raconte ses aventures lorsqu'il prit part à une chasse au kanguroo en Australie

J'avais toute ma conscience, mais j'avais perdu toute puissance sur moi-même et finalement, les deux hommes durent m'emporter. Ils me déposèrent sur le divan tout habillé. Puis l'un d'eux m'enleva mes bottines et mes chaussettes et me passa un pyjama, je ne sais comment, car certainement, je ne l'aidai en rien.

Je restai ainsi trois jours, aussi complètement knock-out que je l'avais été par Joe Choinsky, le seul homme qui réussit jamais à m'envoyer au pays des songes. Je me rendais parfaitement compte de ce qui se passait autour de moi, mais j'aurais été incapable de remuer le bout du doigt. J'aime mieux vous dire tout de suite que le valet de chambre s'en aperçut pendant ces trois jours. Ce fut vraiment heureux pour lui que je n'aie pas pu l'attraper, car, si j'avais pu me remuer, il aurait passé un mauvais quart d'heure. Chaque fois qu'il passait la tête dans la cabine et qu'il me disait : « Eh bien, M'sieu comment vous trouvez-vous maintenant? » je ne peux me l'expliquer, mais il y avait quelque chose dans la voix de cet homme qui m'exaspérait et je l'aurais tué.

Le pis, c'était lorsqu'il me demandait si je désirais manger quelque chose et qu'il m'énumérait tous les plats du menu du jour.

— M'sieu ne veu. pas une tranche de rostbeef, disait-il avec un sourire qui me rendait enragé, avec des pommes de terre, ou une tranche de jambon?

Et il se sauvait comme s'il craignait que je parvienne à l'attraper. Le troisième jour, Alec Mac Lean se décida à quitter le fumoir et à passer la tête à la porte de ma cabine.

— Comment vous sentez-vous, Jack? dit-il. S'il avait été susceptible, il n'aurait guère goûté ma réponse; mais il se contenta de rire et retourna à son poker et à son brandy and soda.

Le matin du quatrième jour, je commençai un peu à revenir à moi. Je ne pouvais pas encore me permettre de penser à prendre quelque nourriture, mais je pus arriver à me mettre sur mon séant et à prendre connaissance des choses de l'extérieur. Je me demandais si je pourrais jamais me remettre un jour sur mes pieds et je ne m'essayais pas. Vers midi, le steward arriva avec une grosse grappe de raisins noirs à la main. Ces raisins me firent penser à ma vieille mère, pour laquelle j'en achetais toujours quand elle était malade, précisément comme ceux qu'on venait de m'apporter.

Je me rappelai ce qu'elle me disait alors, et c'est la première sensation agréable que je ressentis depuis ces quatre jours.

— Dieu béni, mon enfant! Voici une grappe comme celle que la Bible nous dit avoir été rapportée par les espions envoyés par Moïse dans la terre de Chanaan. Douze hommes pouvaient à peine la porter sur leurs épaules!

Le steward ne souffla mot, mais il accrocha la grappe au chevet de ma couchette, derrière ma tête. Il grimaça un sourire et me laissa seul avec les fruits. C'était vraiment de superbes raisins, mais tout d'abord je n'en avais guère envie. Il me semblait que l'effort serait trop grand à faire pour les attraper et pour cueillir un grain de la grappe. Au bout d'une heure environ, je me décidai à mettre un grappillon dans ma bouche. Oh dieux! jamais de ma vie je n'avais goûté quelque chose d'aussi bon.

Juste comme je venais de finir le dernier grain et que je me demandais s'il n'y en avait pas d'autres, le garçon revint :

— Ah! ah! dit-il, je vois que vous voilà mieux, M'sieu. Voulez-vous quelque chose à manger?

— Certainement, répondis-je d'une voix que je ne reconnus pas moi-même. Donnez-moi une autre grappe de raisin.

L'homme se mit à rire et secoua la tête.

Il y avait quelque chose dans la voix de cet homme qui m'exaspérait et je l'aurais tué.

— Vous me semblez un fin gourmet, dit-il. Mais il ne faut pas vous figurer qu'il pousse du raisin sur le bateau. Chacune de ces grappes vaut au moins cinq shellings. Celle que je vous ai apportée, je l'ai prise sur la table du capitaine.

— Je ne me moque pas mal où vous l'avez prise, mon garçon, répondis-je. Mais si vous ne m'en apportez pas une autre, et au galop, encore, je ne parierais pas beaucoup sur votre vie.

— Ah! bien alors, dit-il en se sauvant, si vous le prenez comme cela, je vais voir ce que je peux faire pour vous.

Quelques minutes après, il m'apportait une assiette de raisins. La fraîcheur de ces fruits me fit beaucoup de bien et j'essayai de prendre une tasse de « beef tea ». Puis j'en vins à quelque chose de plus substantiel et moins d'un jour après, j'absorbais toute la carte du menu, sans en passer une ligne, sans compter quelques « welsh racelets » et autres lunches substantiels supplémentaires.

Une des premières choses que je dis à Alec Mac Lean, c'est qu'il se prépare à retourner sans moi en Amérique car, si jamais je parvenais à rejoindre la terre ferme jamais de la vie on ne me déciderait à la quitter à nouveau. Alec se mit à rire et il me dit que ce n'est pas ma menace qui l'empêcherait de dormir.

— Allez, mon ami, dit-il, il n'y a pas une semaine que vous serez en Australie que vous demanderez à retourner en Amérique !

— Est-ce aussi mauvais que cela ? Je ne vois pas, pourquoi vous m'avez embarqué dans cette affaire ?

— Oh ! j'espère que nous gagnerons bien un dollar ou deux, si jamais vous revenez en condition.

— Ne vous tracassez pas pour cela. Si seulement je conserve encore quelques jours ce formidable appétit, je serais l'homme le plus fort qu'on n'aura jamais vu dans le pays.

Bientôt, nous approchâmes de Sydney. J'avais oublié tous mes malheurs et j'étais vraiment peiné de quitter les charmants amis que j'avais faits pendant le voyage. Pour la première fois de ma vie, je ressentais le plaisir de me trouver dans une compagnie où l'on ne tenait pas compte de la couleur des gens. Une des connaissances les plus agréables que j'avais faite sur le bateau était celle d'un riche planteur, un Ecossais qui m'invita à passer quinze jours avec lui dans ses plantations. Il me promit de me faire faire des chasses comme on n'en voit pas en Amérique. Je lui promis de me rendre à son invitation si, toutefois, je pouvais arranger mes affaires en conséquence.

Le plus amusant dans tout cela, c'est que mon ami écossais, M. Malcolm Geddes, prit en grippe Alec Mac Lean. Un soir que nous nous promenions sur le pont, il me dit qu'il n'aimait pas me voir en aussi triste compagnie, qu'Alec était un personnage d'une vulgarité indécrottable et que ce n'était pas un associé convenable pour moi.

— Je préférerais vous avoir tout seul chez moi, ajoute-t-il, mais si vous le préférez, j'inviterai aussi votre ami d'Amérique, quoiqu'il ne me plaise guère.

Quand je racontai cela à Alec, il faillit se laisser tomber à force de rire. Je ne vois pas ce qu'il trouvait de risible là-dedans, mais il ne se montra pas le moins du monde offensé. Il me conseilla d'accepter l'invitation et ajouta qu'il n'insistait pas pour m'accompagner, dans ces conditions, quoique cela, au fond, lui aurait fait beaucoup de plaisir.

CHAPITRE XIV

JE VAIS A LA CHASSE AU KANGUROO

Après être resté quelque temps dans ce pays, je me rendis à la ferme de M. Geddes où je fus royalement traité. Alec ne vint pas avec moi. Bien des fois je le regrettai, n'aurait-ce été que pour lui montrer la façon merveilleuse dont

(1) Voir les numéros 644 et suivants.

je fus reçu. Rien n'était trop bon pour moi. Mon hôte se plaisait à faire comprendre à tout le monde qu'on devait me donner tout ce qui pouvait me plaire. La ferme, ou la station comme on dit là-bas, était l'une des plus grandes de la Nouvelle-Galles du Sud, presque aussi grande que bien des comtés d'Amérique. La plus importante partie consistait en petits bois dans lesquels habitaient des familles de kangouroos, des casoars et d'autres animaux que l'on voit souvent dans les ménageries, mais que l'on n'a pas l'habitude de rencontrer autre part. M. Geddes était éleveur de bestiaux et il m'apprit qu'il était propriétaire d'environ 80.000 têtes. Il était d'ailleurs impossible d'en évaluer le nombre exact.

Ceci se passait en février, ce qui est le plein été en Australie. Le terrain était recouvert d'un abondant gazon et tout était d'une fraîcheur délicieuse. Il avait énormément plu les jours précédant mon arrivée et les ruisseaux sortaient presque de leur lit. C'était une excellente saison pour les travaux de la ferme, mais elle était également propice aux chasseurs.

M. Geddes employait une cinquantaine d'ouvriers dans sa maison et possédait plus de 200 chevaux. Dès mon arrivée. on me prêta deux bons chevaux de selle, entraînés tous deux à la chasse au kangouroo. Les expériences que j'avais faites en Amérique dans mon enfance, en qualité de lad, de jockey et d'entraîneur à Galveston, avaient fait de moi un excellent cavalier et je ne demandais pas mieux que de me rencontrer avec des kangouroos qui, paraît-il, sont d'excellents boxeurs!

Le lendemain de mon arrivée, je me levai en même temps que le soleil, c'est-à-dire à 4 heures du matin. Nous avions pris assez de provisions pour quatre jours et une demi-douzaine de couvertures, au cas où nous serions obligé de passer des nuits à la belle étoile. Avec ce délicieux climat, aucune autre protection n'est nécessaire. Il faisait chaud et sec, mais il n'est pas fréquent d'avoir une aussi forte chaleur ordinairement en Australie. Nous avions emmené huit chiens, tous très entraînés à ce sport, et nous étions armés de fusils Winchester à répétition

Nous ne pouvions pas aller très vite par suite de la charge des chevaux. Et ce n'est qu'à midi que nous arrivâmes sur les bords de la petite rivière où nous avions décidé d'établir notre campement. Vous pouvez être sûr que notre petite promenade de huit heures nous avait quelque peu creusé l'estomac! Les chevaux sur lesquels nous avions placé nos bagages furent dessellés et ils se mirent à manger avec autant d'appétit que nous. Un des hommes alluma un grand bûcher et commença à faire bouillir de l'eau. Quoique je fusse le seul parmi les chasseurs à boire du café, on eut l'amabilité de m'en préparer dans un grand pot avec de l'excellent lait condensé. M. Geddes et deux autres membres de l'expédition burent du thé sans lait, parce que le lait était très rare à la ferme et le peu qu'il y avait servait à ses deux enfants. Nous mangeâmes une ample portion de rostbeef froid avec du pain de seigle et un gâteau dont je me souviendrai longtemps.

(*A suivre*). JACK JOHNSON.

(Illustration d'Atamian.)

Les Grands Concours de la *Vie au Grand Air*

Nous rappelons le sujet du second concours de la *Vie au Grand Air*, consacré au sport pédestre.

DEUXIÈME CONCOURS

1re QUESTION : *Quel sera le vainqueur du Cross des Cinq Nations?*
2e QUESTION : *Quel sera le premier Français classé et quelle sera sa place?*
3e QUESTION : *Quelles seront les places des divers Français qui prendront part à cette épreuve internationale?*

CE CONCOURS SERA CLOS LE 15 MARS A MIDI.

Comme pour tous les autres concours, les prix suivants seront attribués à cette épreuve :

1er prix : 50 FRANCS EN ESPÈCES.
2e prix : 6 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
3e prix : 3 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
4e prix : 2 volumes reliés de *Sports-Bibliothèque.*
5e prix : 1 volume relié de *Sports-Bibliothèque.*
Du 6e au 10e prix : 1 volume broché de *Sports-Bibliothèque.*

Nous rappelons que notre série de dix concours se terminera par un Concours d'Honneur auquel ne seront admis que les dix premiers de chacun des dix concours. Le 1er prix de ce Concours d'Honneur sera de :

500 FRANCS EN ESPÈCES.

Toutes les réponses doivent être adressées à la *Vie au Grand Air*, 90, Champs-Elysées, avec la mention *Concours de la Vie au Grand Air.* Tout concurrent doit joindre à sa réponse le bon de concours qui se trouve à la page IV des annonces du numéro 649.

Notes financières

Nous voici encore une fois obligés d'effleurer la politique. Un changement de ministère est un événement qui touche aux intérêts financiers comme c'est le cas aujourd'hui, plus qu'aux autres. En effet, la présence de M. Caillaux dans le nouveau cabinet caractérise une orientation fiscale qui est, pour beaucoup, un sujet d'appréhension.

Nous ne croyons pas, pour notre part, que cette appréhension soit entièrement justifiée.

Le projet primitif déposé par le Ministre des Finances du Cabinet Clemenceau a été voté par la Chambre, avec des modifications. Encore l'a-t-il été sous cette réserve non seulement implicite, mais explicite, comme le prouvent beaucoup de discours prononcés alors par les députés, que la Chambre comptait sur le Sénat pour y apporter de nouveaux et importants changements.

La Commission du Sénat est entrée dans cette voie et a fait subir au texte, surtout dans certaines parties, de nouvelles modifications qui reflétaient nettement les vues de la haute Assemblée.

D'autre part, dès le début, M. Caillaux a déclaré qu'il ne prétendait pas avoir fait une œuvre définitive et parfaite, et qu'il était prêt à discuter de bonne foi toutes les modalités diverses qu'on pourrait proposer. Les tendances montrées par la Chambre, et surtout par le Sénat n'ont pu que le confirmer dans ces intentions conciliantes, et, dans son discours prononcé à Lille le 8 janvier dernier, il les a catégoriquement exprimées de nouveau. En somme, dans la nouvelle législation actuellement discutée, ce qui effrayait le plus, c'était le côté inquisitorial de certaines mesures d'établissement et de contrôle de l'impôt. Il est plus que probable qu'elles seront éliminées du projet, comme l'a proposé la commission du Sénat, et remplacées par des procédés conformes aux habitudes contractées par le pays en matière fiscale. Au surplus, on a le temps d'y penser. La présence de M. Caillaux aux affaires n'aura pas le souverain pouvoir de resteindre des délais qui découlent des usages constitutionnels eux-mêmes. La distance entre le Luxembourg et le Palais-Bourbon est très longue à franchir pour les projets de loi.

Reste, en dehors de l'impôt sur le revenu, la question d'ordre social, qui va être soulevée assez rapidement par la position très nette du problème de la reintégration des Cheminots. Nous ne savons pas naturellement, comment le Gouvernement la résoudra. Mais enfin, prises dans leur ensemble, les personnalités qui composent le nouveau ministère ne sont pas de celles qui doivent nécessairement amener un bouleversement social.

Il convient donc de ne pas être pessimiste et d'attendre le cabinet à l'œuvre.

Le changement de ministère a naturellement retardé l'inscription à la Cote Officielle des *Obligations de l'Emprunt Extérieur 5 0/0 or de la République d'Haïti.* En attendant, ces titres sont l'objet d'un marché très actif en banque. Ils se sont élevés progressivement du prix d'émission (442 fr. 50) à 455 francs. Ce mouvement doit encore s'accentuer, étant donné les nombreuses demandes qui n'ont pu être satisfaites au moment de l'émission. La marge de plus-value qui subsiste encore sur ce titre, étant donné les garanties bien définies dont il jouit et le revenu très rémunérateur qu'il offre, est en effet très intéressante, et justifie la faveur qu'il trouve auprès du public.

Il y a trois semaines, nous avons consacré la majeure partie de nos « Notes financières » à la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Ayres.* Analysant les recettes des premiers mois de l'exercice en cours et la progression suivie par le trafic, nous montrions dans quelles conditions devait se produire le développement de cette grande entreprise, et nous exposions les chances de plus-value des actions. Dans le court laps de temps qui s'est écoulé depuis cet article, ces titres ont passé de 390 à 400 francs. Cette différence, déjà appréciable, doit être à notre avis, considerée surtout comme un indice.

A l'heure où nous écrivons, la souscription aux obligations de la *Central Pacific Railway Co*, effectuée sous les auspices de la *Banque de Paris et des Pays-Bas* et de la *Société Générale*, va être close. Rappelons que cet emprunt est garanti par la *Southern Pacific Co*, et en outre par un nantissement sur l'intérêt que cette Compagnie possède dans des filiales, nantissement portant sur un capital de 75.000.000 de dollars dont le revenu, pour le dernier exercice, a été de 3.086.000 dollars, alors que le service des intérêts de l'emprunt actuel ne nécessite que 10.000.000 de francs.

L'interêt annuel est de 20 francs. Le prix d'émission est de 471 fr. 25 par obligation de 500 francs. Le nombre des obligations émises est de 250.000.

Nous croyons devoir attirer l'attention de nos lecteurs sur les actions de la *City Deep.*

Les actions de cette mine d'or, dont l'introduction sur le marché de Paris a été faite par les soins de l'Association Minière, établissement qui s'est imposé comme règle de ne présenter au public français que des affaires susceptibles d'acquérir par la suite une plus-value justifiée, évoluent aux environs de 100 francs, cours certainement inférieur à leur valeur intrinsèque.

Les résultats des premiers broyages effectués en janvier 1911, ont été meilleurs que ceux auxquels on pouvait normalement s'attendre.

En effet, si l'on tient compte de l'or absorbé par les plaques d'amalgamation, absorption inévitable au début de tout traitement de minerai aurifère, les profits de la *City Deep*, en janvier 1911, ont été de 9,000 livres sterlings, avec 50 pilons seulement et des dépenses d'exploitation supérieures à celles que l'on aura à constater lorsque la batterie complète de 200 pilons sera en marche.

On doit donc envisager un relèvement progressif des cours de l'action *City Deep*..

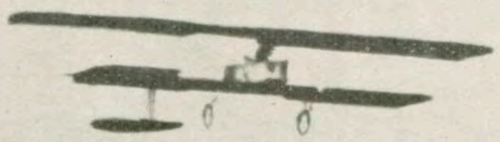
G.-E. JANIN.

Notes financières, 11, boul. des Italiens. Paris.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.

Renaux gagne le Prix Michelin

Cliché de notre envoyé spécial.



EUGÈNE RENAUX PASSE AU-DESSUS DE CLERMONT-FERRAND

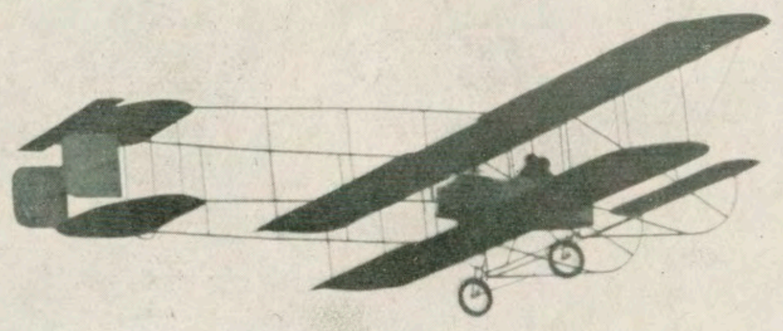
Eugène Renaux, qui, en 1907, remporta la Coupe de la Presse, en automobile, vient de s'adjuger, en aéroplane, Paris-Puy-de-Dôme, épreuve dotée d'un prix de 100.000 francs. Le temps total de Renaux et de M. Senouque, passager, est de 5 h. 10 m. 17 s.

Détails techniques : biplan Maurice Farman, moteur Renault du même type que celui de Tabuteau, lorsqu'il gagna la Coupe Michelin.

Voir dans notre prochain numéro tous les clichés de nos envoyés spéciaux, sur le Prix Michelin.

La Vie au Grand Air

LE DÉPART DE RENAUX POUR LA COUPE MICHELIN



RENAUX PASSE AU-DESSUS DE SAINT-CLOUD

Le mardi 7 mars, Eugène Renaux était chronométré, à 9 h. 12 m. 34 s. du matin, au-dessus du parc de l'Aéro-Club de Saint-Cloud où le départ officiel était donné. Il faisait escale à 11 h. 53 à Nevers, d'où il repartait à midi 16. Il arrivait en vue du Puy-de-Dôme à 2 h. 11 et se posait délicatement sur le sommet à 2 h. 23 m. 1 s., ayant une avance de 50 minutes sur le délai imposé. Rien n'était cassé à l'atterrissage. Renaux s'adjugeait ainsi le prix de 100.000 francs offert par M. Michelin.